KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

Nr 3 - 2000

Sterkere satsing på sikkerhet

Jernbaneverket ønsker en sterkere satsing på sikkerhet og tilgjengelighet og foreslår mer penger til dette i nye innspill til Nasjonal transportplan.
Egne programområder for trafikksikkerhetstiltak og stasjonsutvikling står sentralt i våre innspill til transportplanen for perioden 2002 - 2011, sier fungerende utredningsdirekør Stein O. Nes

Side 3

Jernbanens hemmelige tjenester

Nylig hadde Jernbaneverkets bibliotek en utstilling med denne overskriften. Spørsmålet er om ikke biblioteket er en av disse hemmelige tjenestene selv?

Side 22

Hard vinter på Ofotbanen

Det har vært en uvanlig tøff vinter på Ofotbanen. Ras, rasfare, snø, vind og uvær har satt Jernbaneverkets folk på harde prøver

Side 8

Jernbaneverket

På sporet av elgen

Elgprosjektet i Østerdalen har som målsetting å redusere påkjørslene på Rørosbanen og Rv3 med 60 prosent på fem år. Jernbaneverket samarbeider med Statens vegvesen og andre som ønsker å få det store tallet på elgpåkjørsler ned. Elgens beite- og vandringsmønster blir nå kartlagt i detalj.

Side 6

Signaler

Fokus på godstransport

Persontrafikken står svært ofte i sentrum når framtiden for jernbanen diskuteres. Dette er naturlig fordi det berører svært mange mennesker. Samtidig er det liten tvil om at dersom samfunnet skal få tilbake de ønskede gevinstene ved en jernbanesatsing, må vi også lykkes med godstrafikken.

Tre målsettinger står sentralt i forbindelse med Nasjonal Transportplan 2002-2011 som regjeringen skal legge fram i løpet av våren: Sikkerhet, miljø og framkommelighet. Alle tre er sterkt knyttet til arbeidet med å føre større deler av godsmengden over fra veg til bane. For å lykkes med dette, er det flere konkrete prosjekter som må gjennomføres. Profilen på de norske banene må bl.a. utvides til europeiske standarder, bl.a. for at alle hovedstrekninger kan trafikkeres med semitrailere. De nye godsterminalene i Trondheim og Stavanger-området må også realiseres. I tillegg kan konkurransekraften for godstrafikken styrkes gjennom utviklingen av mer effektive terminalfunksjoner i flere havner, og øvrige mer kjente tiltak som kryssingsspor, bedret strømforsyning etc.

Godstrafikken på jernbane i Norge er en milliardindustri. Men potensialet er fortsatt stort. Et sterkere fokus på godstrafikk passer også svært godt inn i Jernbaneverkets fokusområde for inneværende år: Bruken av jernbanenettet. Nettet har kapasitet til å ta langt større godsmengder enn i dag. Det er en utfordring for oss i Jernbaneverket å legge forholdene bedre til rette. Samtidig er det en markedsmessig utfordring for NSB Gods og etter hvert andre godsoperatører å utnytte mulighetene enda bedre enn i dag.

Heldigvis skjer det mye positivt allerede som kan tjene som eksempler på hvilke muligheter som finnes. Arctic Rail Expressruten (ARE-togene) mellom Alnabru og Narvik via Sverige og flydrivstoff-toget til Gardermoen er viktige og kjente produkter. Gjennom en betydelige snuoperasjon, offensiv satsing og ikke minst suksess med kombi-trafikk, gikk NSB Gods i 1999 for aller første gang med overskudd. Det nyeste eksemplet er kontrakten mellom NSB Gods og Waagan Transport i Ålesund om transporter mellom Åndalsnes og Oslo. Profilet på Raumabanen skal utvides og stå klart for denne transporten 1. august i år. Konsekvensen er at et formidabelt antall vogntog flyttes fra den hardt ulykkesbelastede E-6 gjennom Gudbrandsdalen og Hedmark, og over på jernbanen.

Visjonen om en situasjon hvor ingen personer skades eller omkommer i trafikken - den såkalte 0-visjonen - har stått sentralt i arbeidet med Nasjonal Transportplan. En utvikling i denne retningen krever kraftige og kostbare tiltak og investeringer. Noen av de rimeligste og raskest realiserbare tiltakene er tilretteligging for mer godstransport på jernbanen. Til tross for en vond vinter for jernbanen, må vi ikke glemme at dette er den sikreste form for landbasert transport vi har. 0-visjonen kan aldri nås uten en satsing på jernbanen, og godstrafikken er et sentralt virkemiddel.

Steinar Hill

Sterkere satsing

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Jernbaneverket vil ha en sterkere satsing på trafikksikkerhet i Nasjonal transportplan, sier fungerende utredningsdirektør Stein O. Nes.

Jernbaneverket ønsker en sterkere satsing på sikkerhet og kunder og forslår å bruke mer penger på dette i nye innspill til Samferdselsdepartementet i forbindelse med Nasjonal transportplan. -Vi har utarbeidet forslag til egne programmer innenfor trafikksikkerhet, rassikring og investeringer i eksisterende infrastruktur, blant annet fjerning av planoverganger, sier fungerende utredningsdirektør Stein O. Nes. -Samlet foreslår vi å bruke over en milliard kroner mer enn i det opprinnelige NTP-forslaget på trafikksikkerhetstiltak og rassikring i perioden, dette kommer i tillegg til de planlagte sikkerhetstiltakene som allerede ligger i forslaget, sier Nes. For ytterligere å øke jernbanenes attraktivitet og tilgjengelighet ønsker Jernbaneverket å framprioritere midler til et program for stasjons- og knutepunktutvikling, sier Nes videre.

AV NJÅL SVINGHEIM

Det er altså foretatt endringer i Jernbaneverkets prioriteringer i den neste tiårsperioden. Nasjonal transportplan, som omfatter alle de fire transportetatene Jernbaneverket, Statens vegvesen, Luftfartsverket og Kystverkets prioriteringer i perioden 2002 - 2011, skal legges fram for Stortinget til behandling nå i vår. Etatene har fått beskjed om å planlegge innenfor en basisramme, som er omtrent på dagens bevilgningsnivå, og innenfor en økning av disse rammene på 7,5 % og 15 %. -Vi ønsker å sette enda sterkere fokus på enkelte områder og lager nå egne programpakker innenfor områdene trafikksikkerhet, rassikring, stasjons- og knutepunktsutvikling, støyreduserende tiltak og investeringer i dagens jernbanenett, sier Stein O Nes som er fungerende utredningsdirektør.

Trafikksikkerhet

Jernbaneverket har beregnet at det vil koste om lag 1,5 milliarder kroner å utruste alle resterende baner med Fjernstyring (CTC), automatisk togkontroll (ATC) og togradio. Strekningene Asker - Spikkestad og Hamar - Røros ferdigstilles med ATC i år og de som gjenstår da er disse:

NASJONAL TRANSPORTPLAN

på sikkerhet og tilgjengelighet

- Røros - Støren 111 km
- Grong - Bodø 509 km
- Ski - Mysen - Sarpsborg 80 km
- Roa - Gjøvik 66 km
- Hjuksebø - Notodden 9 km
- Hell - Storlien 74 km
- Myrdal - Flåm 20 km
- Nelaug - Arendal 36 km
- Dombås - Åndalsnes 114 km
- Kongsvinger - Elverum 93 km

Strekningen Trondheim - Grong er utstyrt med CTC og ATC og kostnader for togradio her er med i beregningene, det samme gjelder tunnelradio på andre hovedstrekninger. Innenfor basisrammen for tiårsperioden, altså bevilgninger på dagens nivå, foreslår Jernbaneverket å bruke 1,3 milliarder kroner til trafikksikkerhetsprogrammet. Skulle rammene bli økt, foreslår Jernbaneverket en økning i dette programmet til 1,5 milliarder. I det opprinnelige forslaget til Nasjonal transportplan 2002 - 2011 var det forslått 550 millioner til slike trafikksikkerhetstiltak.

FOTO: RUNE FOSSUM

Også vedlikeholdsinnsatsen må økes i årene som kommer. Her tømmes ny ballastpukk ved Saggrenda på Sørlandsbanen sist sommer

Rassikring

I perioden 1990 til 1999 ble det registrert 256 ras på jernbanenettet. Med ras mener vi utglidning av jernbanesporet, snøras eller andre ras på sporet. -Det viktigste for å hindre utglidning av sporet er drift- og vedlikeholdsinnsatsen, sier Stein O Nes. Dette er oppgaver som visitasjon, rensk av stikkrenner og ballastrensing. En del av det økte vedlikeholdsnivået vi går inn for er tiltenkt slike tiltak, sier han. Det er også ønskelig å sikre spesielt rasutsatte partier ved linjeomlegginger eller bygging av tunneler.

Jernbaneverket forslår å bruke 170 - 570 millioner kroner på rassikring og linjeomlegginger avhengig av planrammen.

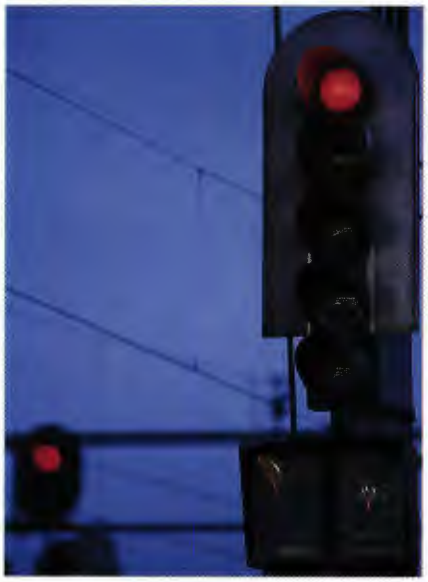


FOTO: RUNE FOSSUM

Stasjons - og knutepunktutvikling

Til stasjons- og knutepunktsutvikling foreslås det brukt inntil 1.370 millioner kroner avhengig av planrammen. Utover dette er det avsatt en del midler til stasjons- og knutepunktutvikling i prosjektkostnadene til nye anlegg, som f eks dobbeltsporene i Oslo-området, tunnel i Moss osv, sier Nes.

Jernbaneverket har ansvar for å utvikle, bygge, drive og vedlikeholde stasjonsanlegg og terminaler på det offentlige nettet. I en høringsuttalelse til Samferdselsdepartementet har Jernbaneverket uttalt at etaten ser det som hensiktsmessig at alle trafikkavhengige eiendommer overføres fra NSB BA til Jernbaneverket.

-På denne måten vil det samfunnsmessige ansvar Jernbaneverket har, bli tydeligere for omverdenen. Slik legges det også til rette for konkurransenøytrale eier- og organisasjonsstrukturer samt en klarere juridisk grenseoppgang enn dagens ordning.

Jernbaneverket igangsetter nå et prosjektarbeid hvor alle sider ved utviklingen av stasjons- og knutepunkter skal samordnes og prioriteres. Utvikling av knutepunkter kan skape betydelige positive ringvirkninger på et samlet kollektivtilbud og bidra til at flere vil benytte toget framfor andre og mer ulykkesutsatte transportmidler. Utvikling av stasjonene gir, foruten bedret tilgjengelighet og servicenivå, også en gevinst for sikkerheten ved at det bygges bedre plattformer og underganger under sporene.

Andre investeringer

Avhengig av om Jernbaneverket får bevilgninger ut fra basisrammen eller om de blir høyere, foreslås det brukt mellom 520 og 945 millioner til andre investeringer i det eksisterende banenettet. Dette gjelder blant annet tiltak for bedre strømforsyning, forlengelse og bygging av kryssingsspor og ikke minst fjerning av planoverganger. Det er i dag 4985 planoverganger på jernbanenettet. Fjerning og sikring av planoverganger er både lønnsomme for samfunnet og gir en sikrere trafikkavvikling.

Hva går det ut over?-

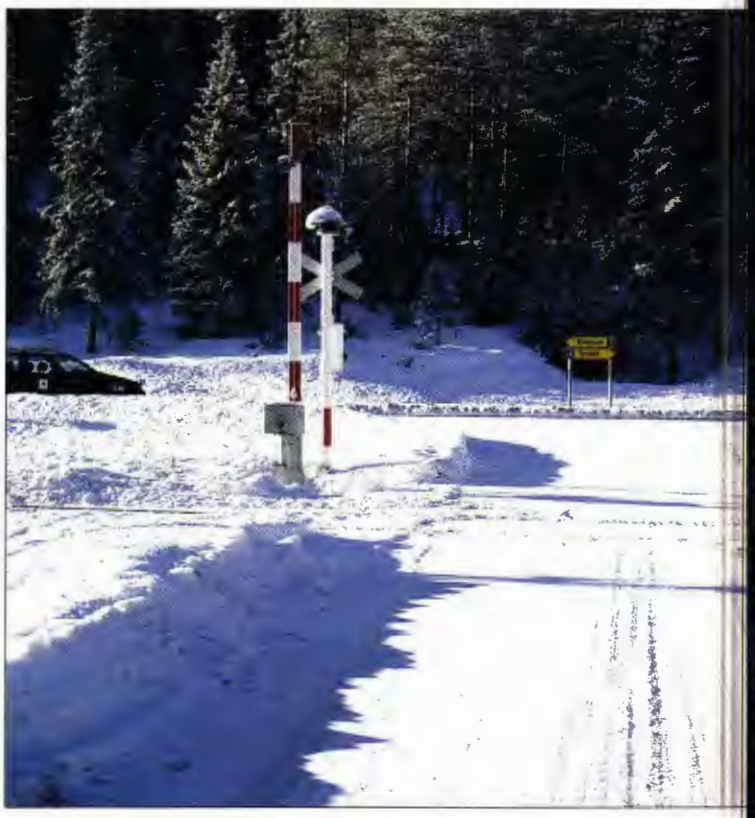
Når vi ønsker å forsterke innsatsen på enkelte områder betyr det at vi må redusere noe på innsatsen andre steder, sier Stein O Nes. Det kan bli noen forskyvninger i når nye prosjekter kan startes opp, men dette er avhengig av både hvilken ramme Jernbaneverket blir tildelt, og i hvilken grad lokale finansieringspakker blir etablert og kan bidra.

Dersom vi får mer penger

-Dersom Jernbaneverket får mer penger enn det som ligger i basisrammen mener vi det er riktig å øke innsatsen på vedlikeholdet med inntil 400 millioner i første del av planperioden og bruke øvrige midler til investeringer, sier Nes. Det betyr at det da kan bli rom for starte tidligere med planlagte prosjekter som nye dobbeltsporparseller på Vestfold- og Østfoldbanen. Jernbaneverket vil ha planene klare når pengene kommer, avrunder utredningsdirektøren.

TRAFIKKSIKKERHETEN I 1999

Planovergangen til bekymring



Planovergangene er et trafikksikkerhetsproblem som ser ut til å bli større. Det sier trafikksikkerhetsdirektør Ove Skovdahl når han ser tilbake på sikkerheten i 1999. Denne trenden ser også ut til å fortsette inn i dette året. Det er selvsagt umulig å oppsummere sikkerheten i jernbanetransporten i fjor uten å ha med seg også den grusomme starten på dette året, sier Skovdahl. Det er likevel ikke trukket noen endelige konklusjoner etter Åsta-ulykken. Men som følge av den nye forskriften for jernbanevirksomhet har vi innført bemanning og prosedyrer som skal hindre at enkeltfeil ved togframføringen kan føre til ulykker. -På planovergangene har vi til nå i 2000 allerede hatt flere stygge ulykker med tap menneskeliv, så bekymringen fra fjoråret ser dessverre bare ut til å forsterkes, sier trafikksikkerhetsdirektøren.

AV NJÅL SVINGHEIM

Trafikksikkerheten på jernbanen har kommet i fokus på en måte som ingen kunne forestille seg. Hovedårsaken er selvsagt Åsta-ulykken. Den har ført til at vi nå opplever store medieoppslag på saker som tidligere knapt resulterte i notiser. -Likevel er det positivt at vi får et økt fokus på trafikksikkerheten og vi har ingenting å skjule her, sier Skovdahl. I fjor hadde vi 17 ulykker på planoverganger, det er fem flere enn i 1998. To personer omkom i disse ulykkene. Når vi ser disse tallene i sammenheng med at vi har 7 planovergangsulykker med fem omkomne i dette årets første måneder må vi sette i gang med vurderinger av hva vi kan gjøre for å få ned ulykkestallene. Selv om vegtrafikkloven pålegger bilførere vikeplikt for tog, må vi også se på om det er ting ved våre anlegg eller merking av dem som kan eller bør endres, sier Ove Skovdahl. Det satt i gang et arbeid med dette i samarbeid med Politiet, Vegdirektoratet og Trygg Trafikk.

BEGGE FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Det blir heldigvis stadig færre planoverganger. Denne planovergangen på Utsikten ved Voss ble fjernet sist sommer.

Sammenstøt

Det var i fjor også en økning i tallet på sammenstøt ved togframføring. Fem sammenstøt er registrert på linjen og fem på stasjoner. Disse tallene omfatter både sammenstøt mellom tog, mellom tog og andre kjøretøyer (ikke på planoverganger), og mellom tog og andre gjenstander som stein, trær, snø og lignende. Til sammen økte disse tallene fra bare to i 1998 til 10 i 1999. Det skjedde tre sammenstøt mellom tog eller arbeidstog i fjor, mens det skjedde fire sammenstøt mellom tog og andre gjenstander. En lastebil ble også påkjørt på fri linje, den hadde kjørt utfor veien og havnet på jernbanen.

Det er likevel grunn til å merke seg at det totale antallet driftsulykker gikk ned fra 52 i 1998 til 43 i 1999, denne nedgangen kom til tross for en betydelig økning i antallet togavganger og kjørte kilometer i andre halvår, sier Skovdahl. Fem personer mistet livet i forbindelse med jernbanetrafikk i fjor, det er to færre enn i 1998, tallet på alvorlig skadde gikk ned fra 10 i 1998 til 6 i 1999. -Disse tallene og denne statistikken kommer selvsagt helt skyggen

Planovergangene er et betydelig trafikksikkerhetsproblem. Ulykkene skjer i like stor grad ved planoverganger sikret bom eller lys, som på overganger med grinder. Det er nedsatt en arbeidsgruppe med folk fra Jernbaneverket, Trygg Trafikk og Vegdirektoratet for å vurdere tiltak for sikrere kryssing av planoverganger. Hvert år legger Jernbaneverket ned om lag 100 planoverganger. Bildet viser N.Sætre planovergang på Rørosbanen, sikret med halvbomanlegg.

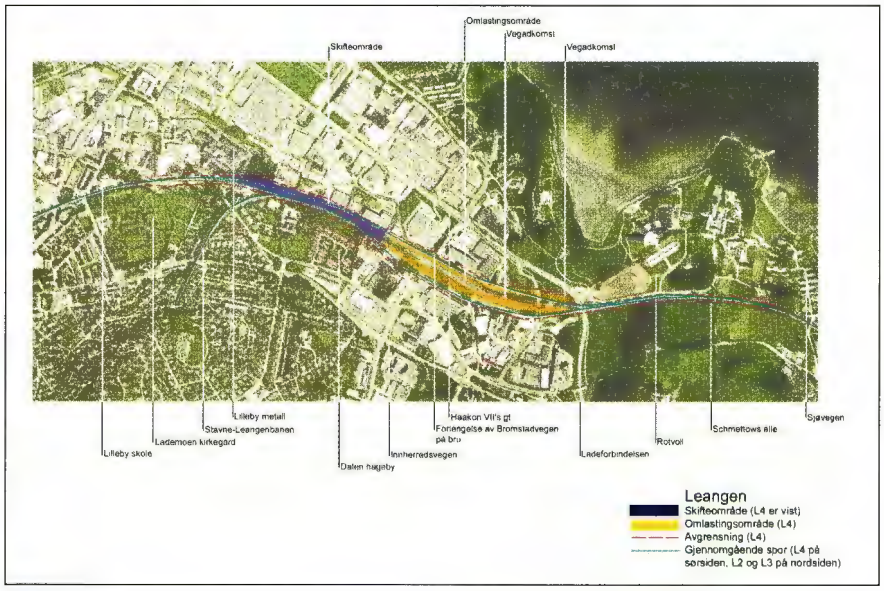
av det vi har opplevd i år, sier Skovdahl. Likevel er det viktig at vi arbeider langsiktig og målbevisst for at sikkerhetsnivået i jernbanetrafikken opprettholdes og helst forbedres, understreker han.

Avsporinger

Tallet på avsporinger økte fra 12 i 1998 til 14 i 1999. Det skjedde i fjor fire avsporinger der årsaken er fastslått å være varmgang i hjul på rullende materiell. Dette har ført til flere store godstogavsporinger. To andre avsporinger skyldtes også feil ved materiellet. Tre avsporinger skyldtes feil ved skinnegangen, en kom som følge av både sporets og materiellets tilstand, en på grunn av stein i sporet og tre hadde andre årsaker. -Når fire avsporinger har samme årsak, nemlig varmgang i hjul på godsvogner, er dette av en slik art at har tatt opp problemet med NSB Gods, sier Skovdahl.

TRONDHEIM

Godsterminalen bygges på Leangen



Oversiktsbilde over Leangen der bystyret i Trondheim nå har vedtatt at den nye godsterminalen skal plasseres.

Bystyret i Trondheim vedtok 9.mars at den nye godsterminalen skal bygges på Lengen. Det betyr at en langvarig lokaliseringsdebatt har fått sin avklaring. Det har vært fremmet en rekke forslag til plassering av terminalen og alle har hatt sine tilhengere og sine innbitte motstandere. Vedtaket om å legge terminalen til Leangen er i tråd med Jernbaneverkets utviklingsplaner.

AV NJÅL SVINGHEIM

Den politiske striden om hvor Trondheims godsterminal skal ligge i framtiden har pågått i flere år. Vedtaket i bystyret ble fattet med 55 mot 30 stemmer. Det ble også fremmet et utsettelsesforslag som altså falt. Bakgrunnen for at det skal bygges en ny godsterminal i Trondheim er urasjonelle driftsforhold og begrenset kapasitet på dagens terminal på Brattøra midt i byen. Terminalen på Brattøra har også begrensede muligheter for å kunne møte kravene til framtidig utvikling og kapasitetsudvidelser.

Kravene til en ny godsterminal er at den må ha to 700 meter lange lastegater, gjennomkjøringsspor og utvidelsesmuligheter. Terminalen må også ha plasstil og tilrettelegges for flere godstransportører.

Alternativer

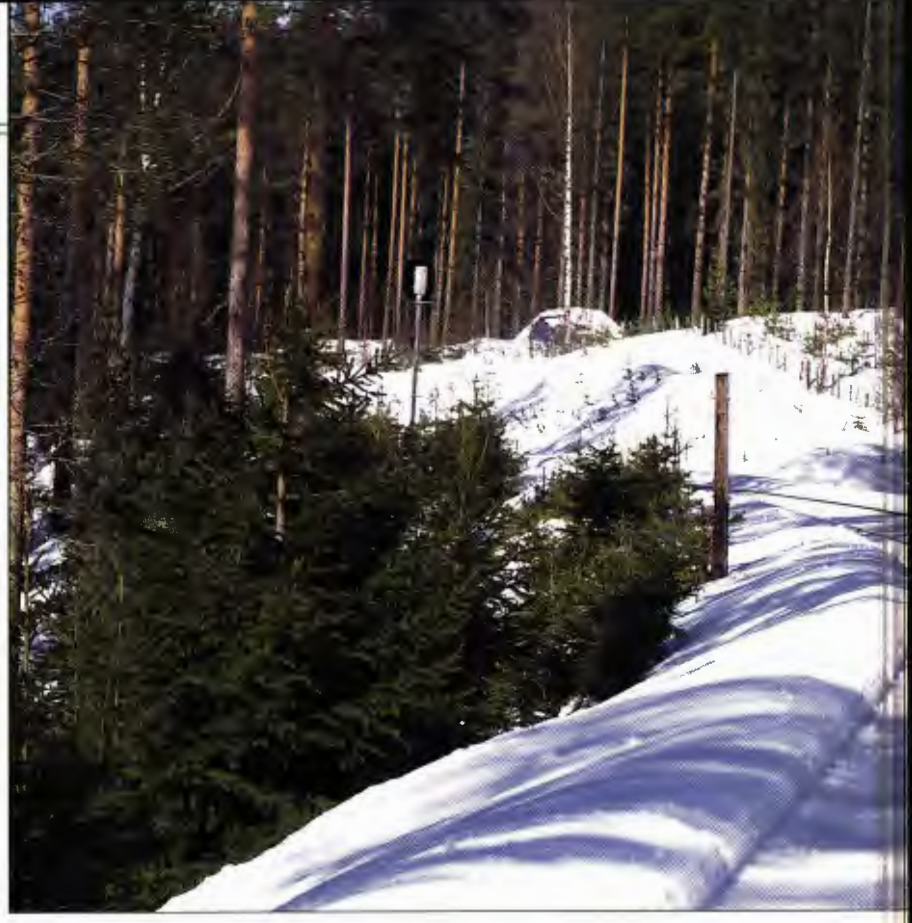
I tillegg til Leangen har striden stått om hele tre andre alternativer. Det er gjort vurderinger av en utvidelse av dagens terminal på Brattøra og det er vurdert å bygge ny terminal på Heimdal eller Melhus sør for byen. Konsekvensutredning for alternative lokaliseringer av terminalen ble utarbeidet og godkjent i februar i år.

Jernbaneverket har, ut fra en samlet vurdering av transportfaglig funksjonalitet, samfunnsøkonomi, forholdet til andre viktige infrastrukturtiltak og mulighetene for sentrumsutviklings ved Trondheim sentralstasjon, anbefalt lokalisering til Leangen. Denne plasseringen vil etter Jernbaneverkets syn bidra positivt til målsettingene i arbeidet med Nasjonal transportplan. Målsettingene er mer miljøvennlig transport, færre trafikkulykker og mer effektive næringstransporter.

De negative konsekvensene av terminalen, hovedsakelig for nærområdene, er beskrevet i konsekvensutredningen. Disse vil bli redusert, så langt det lar seg gjøre, ved at tiltak for å forhindre og avbøte skader og ulemper innarbeides i den mer detaljerte planlegging som nå skal skje. Reguleringsog detaljplanleggingen av Leangen godsterminal vil være klar til endelig politisk behandling tidligst neste høst.

Kostnadsoverslag: Investeringskostnadene for godsterminal på Leangen er 560 millioner kroner. Terminalen kan bygges ut etappevis, og kostnadene for første. byggetrinn er beregnet til 350 mill. kr.

Elgprosjektet i Hedmark er på skinner - nå skal elgen vekk fra skinnene. Jernbaneverket har inngått et samarbeid med Vegvesenet og andre som er interessert i å hindre at skogens konge blir kjørt i hjel av tog og bil. Målet er å redusere antall elgpåkjørsler med 60 prosent i løpet av en 5 årsperiode. Hvis dette lykkes, kan rundt 50 elgliv bli spart hvert år bare i Hedmark.



Elgprosjektet

AV ANDERS HAAKONSEN

Prosjektet som har navnet ELG-Trafikk, ble igangsatt ved årtusenskiftet og skal holde på til utgangen av 2004. Vinterfôring av elg er et viktig element i prosjektet. Grunneierne i Stor-Elvdal kommune har drevet med det i flere år, men først nå er samarbeidet med andre berørte parter kommet inn i organiserte former. 400 000 kroner skal brukes hvert år på å lokke elgen vekk fra veg og bane. Av dette bidrar Region Nord med 50 000. Mesteparten av pengene går til fôring, det øvrige går til brøyting og sporkjøring for å lede elgen vekk fra farlige områder, og til skogrydding for å gjøre det mindre fristende å beite på områdene inntil vei og jernbane.

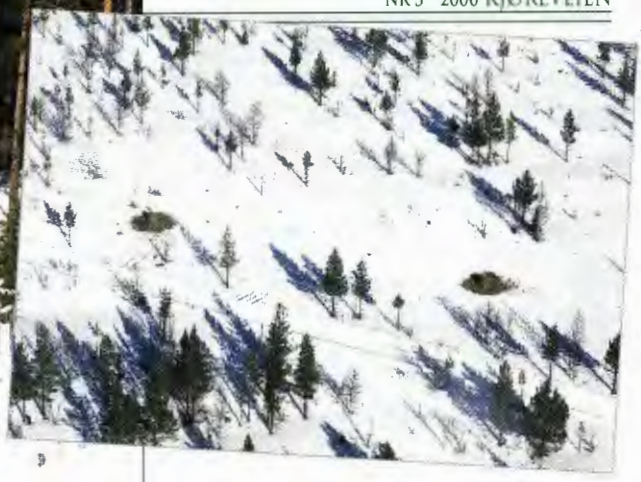
Ser du'n? Svært sjelden er det mulig å få øye på skogens konge i tide til å få stoppet.

Satellittene overtar

Evaluering av tiltakene blir tillagt stor vekt. I år er det planlagt brukt 660 000 kroner til dette. En betydelig del av pengene vil gå til innkjøp av utstyr for å registrere elgens bevegelser. 65 dyr er allerede utstyrt med krage med radiosender. Nytt av året er kragen med GPS-sender og -mottaker. Tre elger fikk en slik krage i begynnelsen av mars. GPS-kragen er bortimot 20 ganger så dyr som en tradisjonell krage med radiosender. Til gjengjeld åpner den for helt nye muligheter.

Å registrere bevegelsene til en elg som bare er utstyrt med en radiosender er en møysommelig prosess. Man får bare en lokalisering for hver gang man peiler den inn, og lokaliseringen er ikke spesielt nøyaktig. Når en elg er utstyrt med GPS-krage, blir den fotfulgt av satellitter. Med jevne mellomrom går det signaler fra disse til mottakeren på kragen. Mottakeren registrerer dyrets posisjon og lagrer informasjonen. Når elgen er lokalisert 120 ganger, blir informasjonen sendt ut og kan fanges opp av prosjektets folk ved hjelp av en radiomottaker. På denne måten får man et svært godt bilde av elgens bevegelser.

Elg i sporet! Det er klar målsetting for alle berørte parter å redusere elgpåkjørlsene kraftig.



Sporene i snøen forteller tydelig at fôrplassene i Stor-Elvdal er populære, men etter at ulvebestanden tok seg kraftig opp, har de mistet mye av sin sosiale funksjon. Elgen trekker seg raskt unna og inn i skogen når fôret er fortært.

ALLE FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Knut Nicolaysen peiler inn storvilt i Koppangtraktene.

på skinner

Stedbundne og rolige elger

Overføring av oppsamlede data skjer på bestemte klokkeslett tirsdager og fredager i fôringssesongen. Før man kan ta inn signalene, må elgen lokaliseres ved hjelp av vanlige radiosignaler. Hvis elgen er for langt unna, får man ikke overført den verdifulle informasjonen. Prosjektet valgte derfor ut tre stedbundne og rolige elger som ikke finner på for mye krumspring. Men selv om man skulle miste en dataoverføring, blir ikke informasjonen borte. Alle data lagres i mottakeren og kan hentes opp når batteriet skal skiftes etter et år.

Mot slutten av året skal flere dyr utstyres med GPS-krage. Opptil 10 krager til kan være på plass i november/desember. Det sier seg selv at dette er en betydelig mer effektiv måte å samle informasjon på enn registrering med tradisjonelle radiosendere. Prosjektet kan selv bestemme hvor ofte elgenes posisjon skal registreres. I første omgang har man valgt å lokalisere dem en gang i timen den tiden de blir fôret, det vil si mesteparten av vinteren, og en gang hver 3. time resten av året.

Pentagon jammer

GPS gir også mye mer nøyaktig registrering enn det man oppnår med vanlig radiomerking. Dette lyder sikkert merkelig for dem som har erfaring med GPS og vet at dette systemet gir en nøyaktighet på ca. 200 meter. Det skyldes imidlertid en uklarhet som det amerikanske forsvaret har lagt inn. Høgskolen i Hedmark som utfører merking og registrering av elgene, har funnet mottrekket: På skolens område på Evenstad i Stor-Elvdal kommune har man etablert en basestasjon for GPS. Stasjonen kostet ikke mer enn 50 000 kroner, men den opphever jammingen effektivt. Elgposisjonene kan lokaliseres med en nøyaktighet på 1-2 meter.

Jernbaneverket er representert i prosjekt ELG-Trafikk både ved Region Nord og Hovedkontoret. For øvrig deltar Statens vegvesen Hedmark, Høgskolen i Hedmark, Stor-Elvdal kommune og Stor-Elvdal grunneierforening. Om man ser bort fra at partene forhåpentligvis har felles interesse i at elgen ikke skal lide på grunn av påkjørsler, har de høyst forskjellige egeninteresser. Høgskolen har vitenskapelig interesse av å skaffe seg informasjon om elgens vaner og uvaner. Grunneierne ønsker ikke at elgen skal ende sine dager foran biler og tog når som helst på året - de vil skyte den selv i jakttida. Jernbaneverket vil ikke at togene skal forsinkes på grunn av stopp etter kollisjon med elg. Vegvesenet har først og fremst trafikantenes ve og vel å tenke på. Kollisjoner mellom bil og elg er ikke rått parti. 6 prosent av dem ender med personskade, noen har endt med døden.

Ikke bare idyll

Til tross for interessefellesskapet er det ikke bare idyll mellom deltakerne i prosjekt ELG-Trafikk. Spesielt grunneierne i Stor-Elvdal har et sterkt ønske om ensidige tiltak fra jernbanen for å få ned antall påkjørsler. Primært ønsker man et høyt gjerde på begge sider av Rørosbanen på strekninger hvor det er mye elg. Inntil dette ønsket kan oppfylles, ønsker de redusert hastighet på de samme strekningene. Jernbaneverket avviser begge kravene, det første av hensyn til budsjettet, det andre av hensyn til punktligheten.

- Høye gjerder er mye dyrere enn lave gjerder. Med dagens økonomiske rammer har Jernbaneverket ingen muligheter til å finansiere høye gjerder, sier faglig leder linjen på Rørosbanen, Gunnar Vestby. - Å sette ned farten er heller ikke aktuelt. Vi skal stille en kjørevei til rådighet for NSB BA, og NSB er forpliktet til å holde rutene. Det er ikke mulig hvis farten reduseres betydelig. En mindre fartsreduksjon vil ikke ha noen virkning. Togene har så lang bremselengde at dyrene blir påkjørt uansett, og jo lavere farten er ved sammenstøtet, jo større er faren for at dyrene overlever med store skader, sier Vestby.

OFOTBANEN

Streng Ofotbanevinter

BEGGE FOTO: ULRIK DOMÅS

Dette har dessverre vært et vanlig syn på Ofotbanen i vinter. Ras sperrer linjen.

Her er linjen snart klar igjen etter raset.

Denne vinteren har til nå vært uvanlig tøff for Jernbaneverkets folk på Ofotbanen. Banen har vært stengt flere ganger på grunn av ras og rasfare, både på norsk og svensk side. -Problemene startet så tidlig som i november og de fortsatte utover vinteren, sier Egil Eilivsen som er faglig leder signal på Ofotbanen. Vi må mange år tilbake i tid for å finne en vinter med så mye vind og så store nedbørsmengder, forteller Eilivsen. Når Ofotbanen er stengt fører det raskt til problemer for både LKABs utskiping av malm og for distribusjonen av varer som kommer med ARE-togene. - Derfor satser vi alt på å holde banen åpen, sier han.

AV NJÅL SVINGHEIM

I november kom det så store nedbørsmengder at vi måtte sette i gang ekstra tiltak for å holde vannet unna, forteller Egil Eilivsen. Likevel fikk vi problemer med en fylling på Straumsnes stasjon. Det var fare for uglidning og vi måtte stenge banen for å forsterke fyllinga. Dette skjedde samtidig med den store avsporingen på svensk side like ved grensen. Ofotbanen var da stengt i en uke og arbeidene med å forsterke fyllinga på Straumsnes har pågått helt fram til nå. Desember gikk uten de store problemene, men i januar fikk vi flere mindre ras på strekningen mellom Narvik og Straumsnes. I hele perioden var det stor rasfare og rasvarslingsanleggene ble utløst til stadighet. Disse anleggene ligger i et terreng som er vanskelig tilgjengelig, og det er derfor en svært krevende oppgave å sette dem i stand igjen etter at de har blitt utløst. Først måtte vi ha eksperter fra Norges Geotekniske Institutt på stedet for å vurdere rasfaren før vi kunne slippe til med våre folk, sier Eilivsen. Der hvor rasvarslingsanleggene ikke har latt seg reparere har vi innført saktekjøring for togene. Januar var preget av mye saktekjøring og mange småras på Ofotbanen.

Bedre skulle det heller ikke bli februar. Banen ble stengt i et par døgn to ganger på grunn av ras, og uværet med vind og snø fortsatte. I slutten av måneden raste et snøoverbygg sammen på Katterat stasjon på grunn snømassene på taket av bygget. Her dekker snøoverbygget alle tre sporene på stasjonen og banen måtte dermed stenges til oppryddingen var fullført. Mars begynte heller ikke bedre for Ofotbanen. Mandag 6.mars gikk et stort ras på svensk side som rammet deler av bebyggelsen på Riksgränsen. En person mistet livet i raset. Ofotbanen ble igjen stengt i tre døgn.

Samarbeid med svenskene

På strekningen nedenfor Katterat stasjon har det vært ras og rasfare som har skapt de største vanskene i vinter, mens det lenger opp i fjellet har vært fokksnøen som raskt pakker seg i sporet som har skapt mest trøbbel for trafikken, sier Eilifsen. - Det vanlige de siste vintrene har vært at vi har hatt mye arbeid med å fjerne is i banens profil, det har vi hatt lite av i år, men snømengdene og vinden har vært langt verre enn på lenge. Bruddene i trafikken på Ofotbanen har ført til problemer for brukerne av banen. Ved flere anledninger har

malmskip måttet ligge lenger enn planlagt for lasting i Narvik. Malmen blir nemlig lastet direkte over i skip når den ankommer Narvik, det er ikke lenger slik at en har "bufferlagre" med malm i Narvik slik at lastingen kan skje også dersom banen er stengt i kortere perioder. Varetransporten til store deler av Nord-Norge får også raskt problemer når ARE-toget ikke kommer fram. Omlastingen til bil har flere ganger skjedd i Kiruna, men det hjelper lite når også E-10 over Bjørnfjell har vært mye stengt i vinter.

-Når banen har vært stengt på grunn av ras har vi hatt et godt samarbeid med Banverket, forteller Egil Eilifsen. Ved flere anledninger har svenskene utført snørydding og visitasjon fra grensen og nedover til Katterat og Rombak stasjoner, forteller han. På den måten blir banen driftsklar mye raskere etter ras og andre driftsavbrudd. Denne fleksibiliteten har vi arbeidet for lenge, men det er først i år har vi har fått dette på plass, avrunder Egil Eilifsen, som nok håper på en roligere vår på Ofotbanen. Men det er mye snø i fjellet, skiføret holder nok til ut i juni i år, legger han til..

STØREN

Varmgang årsak til avsporing

FOTO: ÅGE GRØNLI

Den 29. februar fikk en skrapjernsvogn i godstog 5781 avsporing mellom Soknedal og Støren på Dovrebanen. Avsporingen skjedde ved kilometer 490,6 og vogna gikk avsporede i hele 11 kilometer før toget stoppet på Støren stasjon. Den avsporte boggien skar ut i første sporveksel toget passerte på stasjonen og lokføreren merket da at noe var galt.

AV NJÅL SVINGHEIM

Den 76 tonn tunge vogna gikk altså avsporet i hele 11 kilometer med store skader på skinnegangen til følge. -Den direkte årsaken til avsporingen er fastslått å være varmgang i venstre hjullager på første hjulgangen på vogna, sier Thor Haug i Jernbaneverkets uhellskommisjon. -Vi antar videre at varmgangen har sin årsak i deformert hjulbane. Dette har så ført til for stor belastning på lageret.

Avsporingen forårsaket drøye to timers driftsstans på Dovrebanen. Skadeomfanget på selve banen er fortsatt usikkert, men det er klart at det må foretas omfattende bytte av sviller. Hele strekningen på 11 kilometer har saktekjøring på 40 km/t inntil skadene er undersøkt og reparert. Dette vil først være mulig når snøen går og skadeomfanget kan fastslås med sikkerhet. Også to sporveksler ble ødelagt på Støren stasjon ved avsporingen. Vogna var lastet med skrapjern og var veg fra Grefsen til Mo i Rana. I fjor var det en liknende avsporing med samme vogntype på Søfting på Nordlandsbanen.

Grenseløst samarbeid?

Nordlandsbanens forvaltning har tatt initiativ til et forsøk på samarbeid over riksgrensen.

AV STIG HERJUAUNE

Nordlandsbanens folk er nå i dialog med forvaltningen ved Banverket/Ånge Banområde om et visst samarbeid med hensyn til både utveksling av arbeidsmetodikk samt leie av utstyr.

Utgangspunktet er at forvalterne på Nordlandsbanen var ute etter å få et tilbud på sporrensing fra svensk side. Banverket har en norsk-produsert Øveråsen-snøfreser stasjonert nær grensen, som svenskene i utgangspunktet er interesserte i å få flere kjøretimer på.

Imidlertid er begge parter interessert i å se nærmere på annet utstyr den ene kan ha og som samtidig er interessant for forvaltningen i nabolandet.

Det første møtet fant sted på Storlien tidlig i mars. Ånge Banområde og Jernbaneverket Region Nord skal møtes på nytt senere i vår med tanke på et eventuelt nærmere samarbeid.

FOTO: STIG HERJUAUNE

Det første møtet med tanke på norsk-svensk forbrødring ble holdt på Storlien og Enafors. Her er partene samlet ved den norske maskinen som svenskene kan tenke seg å leie ut til Norge. Maskinen er bygt hos Øveraasen på Gjøvik. Fra venstre: Kenneth Olsson(Ånge Banområde), Oddbjørn Ådahl (Nordlandsbanen), Jan Birger Almåsbro (Nordlandsbanen) og Kennart Kvist (Ånge Banområde).

- Det hender vi blir med tog som stadig er forsinket for å finne ut hvorfor, forteller trafikkinspektør Arne Ingar Hogseth som er en av Jernbaneverkets representanter i punktlighetsprosjektet, - og vi treffer utrolig mye dyktige folk i systemet, både på stasjonene og på togene.

PUNKTLIGHET PÅ DRAMMENBANEN

Små tuer ve

Hvorfor blir tog forsinket? Og hva kan vi gjøre med det? Det prøver et prosjekt satt sammen av representanter fra Jernbaneverket, NSB Gardermobanen AS og NSB BA Kortdistanse og Drift og teknikk å finne ut. Sammen har de satt seg fore å gjøre noe med punktligheten på Drammenbanen.

AV ELLEN SVENDSVOLL

- For å finne årsaken til at et tog som reiser fra A til B stadig er forsinket ved ankomst, må man begynne å lete i A. I 99% av tilfellene ligger årsaken til forsinkelsen et annet sted enn der den merkes, sier trafikkinspektør Arne Ingar Hogseth, en av Jernbaneverkets representanter i punktlighetsprosjektet.

Han forteller at hensikten med prosjektet er å finne ut hvor forsinkelsene oppstår, hvem som eier problemet og sørge for at det blir gjort noe med det.

Samarbeid på tvers

Bakgrunnen for prosjektet, som startet opp i desember i fjor, er at punktligheten generelt sett ikke er tilfredsstillende. Årsakene kan ligge både i infrastrukturen, i togfremføringen og hos operatørene, og for å få fram gode løsninger, er det nødvendig å samarbeide. Prosjektet har valgt å konsentrere seg først og fremst om én strekning og har valgt Drammenbanen fordi dette er en strekning med stor trafikktetthet og en del flaskehalser, særlig i Skøyenområdet, Asker og Drammen. Det som skjer på Drammenbanen har også stor innvirkning på de andre banestrekningene - og omvendt.

Små detaljer - store forsinkelser

- Prosjektdeltakerne møtes med omtrent to ukers mellomrom, sier Hogseth. - Slik kan vi med en gang følge opp resultatene av de tiltakene vi har tatt initiativ til og se om de har hatt noen virkning. Vi knytter til oss andre etter behov og trekker dem med i møtene. Det er gjerne folk som bedre enn oss har greie på alle de små detaljene som ofte fører til forsinkelser.

Og det er i stor grad de små tingene prosjektet jobber med, kan Hogseth fortelle. - Det er ikke mye

er store lass

slakk i ruteplanen og en liten tue kan velte et stort lass. Hvis ett tog i rushtrafikken er forsinket på grunn av en filleting, gir det konsekvenser for all annen togtrafikk på strekningen.

Optimale tjenestelister

Prosjektet har sett på fremmøtetid og - sted for personell på togene og NSB BA har justert tjenestelistene slik at de er mest mulig optimale i forhold til toggangen. - Hvis lokfører har oppmøtested Drammen stasjon når toget står på Sundland, vil det kunne føre til forsinkelser, sier Hogseth. - I Drammen er dette nå endret slik at alle tog står i driftbanegården på stasjonen. Det vil også kunne bli forsinkelser når toget er så fullt at folk har problemer med å komme på og av. Derfor er det også sett på turnering av materiell og personell slik at det blir satt inn der det har størst betydning for punktligheten generelt.

Flaskehalser

Asker stasjon er en av flaskehalsene. Her venter man på fjernstyringsanlegg for å få bedret infrastrukturen, men det vil ennå ta en tid før det er på plass. Det er også sett på sporbruken på stasjonen for å finne ut om en omlegging kan være fornuftig og gi større punktlighet. Opp- og nedkjøring av tomsett mellom Skøyen/ Bestun og Filipstad er et annet område prosjektet har fulgt nøye. Her forsøker nå toglederne å finne ledige luker i trafikken slik at dette ikke forstyrrer annen kjøring.

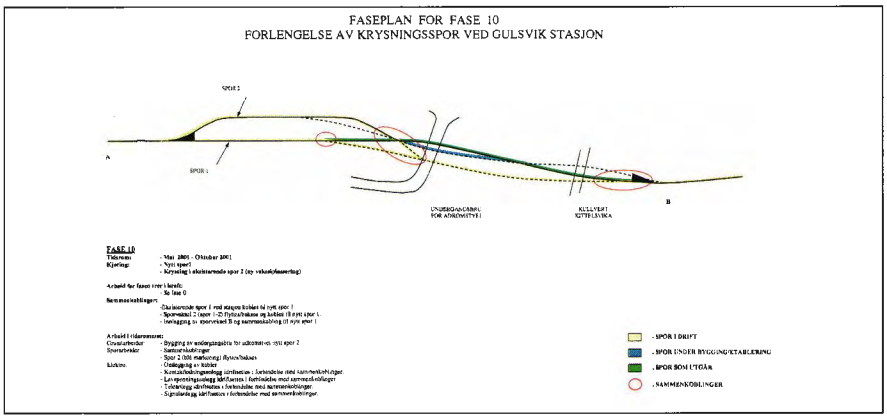
Infrastrukturfeil

Prosjektet har tatt initiativ til en gjennomgang av merkingen i Oslotunnelen og også sett på infrastrukturfeil for å finne ut om det finnes gjengangere. - Vi finner ikke samme feil på samme sted, sier Hogseth, - men det er gjerne samme typen feil som går igjen, feil på baliser og sporveksler. Tidligere var det mye feil på kontaktledningsnettet. Her er det nå faste visitasjoner, noe som har gitt betydelig mindre feil. Vi vil ta opp med banesjefen om det er mulig å gjøre noe av det samme med sporvekslene.

Sikkerhet først

- Punktlighet er viktig, men det skal aldri gå på bekostning av sikkerheten, sier Hogseth. - Vi kan likevel se en sammenheng mellom punktlighet og sikkerhet. Når alt går etter planen, blir det mindre stress, som igjen bidrar til økt sikkerhet.

BERGENSBANEN



Figuren viser hvordan kryssingssporet skal bygges på Gulsvik stasjon nederst i Hallingdal.

Lengre kryssingsspor

Veidekke skal utføre grunnarbeidet for forlengelsen av kryssingssporet på Gulsvik på Bergensbanen.

AV ANDERS HAAKONSEN

Kontrakten for grunnarbeidene på Gulsvik ble gitt etter en svært jevn anbudskonkurranse. PEAB ga det laveste anbudet, men etter en helhetsvurdering ble likevel Veidekke valgt. Region Vest la stor vekt på måten jobben skal gjøres på. Oppdraget innebærer mye sprenging like inntil sporet. Kontraktsummen er på 15,1 millioner kroner pluss moms.

Kapasiteten på Gulsvik stasjon vil bli økt betydelig. I dag har kryssingssporet en effektiv lengde på 323 meter. Når ombyggingen er fullført, er lengden økt til hele 887 meter. Forlengelsen skal gå mot vest. Dagens spor går gjennom en stor skjæring og over to små bruer. Ca. 10 000 kubikkmeter må sprenges ut av skjæringen for å gi plass til det nye sporet.

Bruene på det nye sporet får større åpning enn dagens bruer. Planen er at de gamle bruene skal skiftes ut når det nye sporet er klart for trafikk. Dermed blir det plass til en påkrevet utvidelse av lokalveiene under bruene. Veidekke har opsjon på bruarbeidet på eksisterende spor. Det er foreløpig ikke avgjort om denne opsjonen vil bli benyttet.

I forbindelse med forlengelsen av kryssingssporet blir det gjort klart for samtidig innkjør på Gulsvik. Dermed må også vekselen i østre ende skiftes ut selv om sporet ikke forlenges den veien. Bevilgningstakten avgjør når det nye anlegget kan tas i bruk. Region Vest tar sikte på at det skal skje innen sommeren 2001.

Målevogna overlevert

Nå i mars ble Jernbaneverkets nye målevogn overlevert fra fabrikken i Sør-Italia. Dermed er et omfattende prosjekt nær fullføring. Det som nå gjenstår er uttesting og prøvekjøring her i landet. De første prøveturene blir i mai, vogna ankommer Norge i slutten av april.

-Den nye målevogna er bygd av det italienske firmaet Mer Mec og den bygd over lesten til høyhastighetstoget ETR 500, forteller seksjonssjef Geir Harald Ingvaldsen ved Hovedkontoret. Kontraktssummen for vogna er på 35 millioner kroner, mens kostnader for utvikling og oppfølging kommer i tillegg. Målevogna skal måle alle forhold ved spor og kontaktledning med unntak av ultralyd og profil. Den er også forberedt for måling av radiosignaler langs jernbanenettet. Ingvaldsen forteller at vogna er innehaver av hastighetsrekorden for dieselmateriell i Italia etter at den oppnådde 181 km/t for egen maskin under prøvekjøring der. Etterhengt i tog har den vært oppe 245 km/t. Her landet skal den kunne måle sporparametre i 160 km/t for egen maskin, og i 200 km/t trukket av lokomotiv. Nå blir det med andre ord fart over målevognskjøringene.. Kjøreveien kommer tilbake med en nærmere presentasjon av målevogna.

Krengetogtiltak vil prege virksomheten i Region Øst i årene fremover. Arbeidet går for fullt på Dovrebanen mellom Eidsvoll og Fåberg, mens man er i full gang med å planlegge krengetogtiltak på Kongsvingerbanen og Østfoldbanen. Det er NSB BAs ønske om reisetider mellom Oslo og Stockholm på 4:30 og mellom Oslo og Gøteborg på 3:20 innen 2001 som driver disse prosjektene. Men ambisjonene er høye, pengebehovet stort og tiden knapp.

Store løft for Kongsvinger

AV KJELL BAKKEN

For Kongsvingerbanen er det laget en plan som nå er til behandling ved Hovedkontoret. - Vi har utredet to alternativer. Det ene er å oppgradere til en maksimalhastighet på 130 km/t som gir en innspart kjøretid mellom Oslo og Kongsvinger på ti minutter. Det andre alternativet er en oppgradering til maksimalhastighet på 160 km/t som gir en innspart kjøretid på 20 minutter. Vår anbefaling er å oppgradere banen til 130 km/t frem til 2001 og deretter oppgradere til 160 km/t innen utgangen av 2011. Dette er i tråd med intensjonene i Nasjonal transportplan som legger opp en fremtidig reisetid mellom Oslo og Stockholm på fire timer innen utgangen av planperioden, sier banesjef Erik Gulliksrud.

Investeringer

I følge banesjefen vil tiltak som gjør det mulig å reise på 4:30 mellom hovedstedene i toårsperioden frem til utgangen av 2001 kreve investeringer på 200 millioner kroner samt 96 millioner i ordinært vedlikehold, 37 mill til nytt KL-anlegg mellom Kongsvinger og Åbogen og 46 millioner til basisdrift og verdibevaring. I investeringsbeløpet på 200 mill kroner ligger bygging av Guttersrud kryssingsspor mellom Årnes og Fetsund, dynamisk oppgradering av det eksisterende KL-anlegget, oppgradering av signalanleggene og nedlegging av enkelte planoverganger. - Dette innebærer at krengetogene kan kjøre i 130 km/t på hele strekningen unntatt gjennom stasjonene Fetsund, Årnes, Skarnes og Kongsvinger, hvor traseen er for vanskelig, sier Gulliksrud.

Videre satsing

I krengetogplanen foreslås det å oppgradere banen til 160 km/t for en reisetid på fire timer mellom Oslo og Stockholm

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Kongsvingerbanens trasé tillater 130 km/t på nesten hele banen når spor og kontaktledninger oppgradert. Bildet viser tog 55 på Kongsvinger stasjon.

FOTO: RUNE FOSSUM

Krengetogene kan "lange ut" mellom Ski og Moss på Østfoldbanen. Lenger sør er ambisjonsnivået 130 km/t på kort sikt. Oppgraderingsarbeidene starter med det første. Her er type 73 ved Kambo.

og Østfoldbanen

innen 2011. Dette krever nytt KL-anlegg fra Kongsvinger til Lillestrøm, nedlegging av alle planoverganger, utbygging av F-ATC og optimalisering av sporet. Totale kostnader over ti år blir 1.020 mill kroner fordelt på 230 mill til verdibevaring og basisdrift, 226 til ordinært vedlikehold, 224 mill til nytt KL-anlegg Kongsvinger - Lillestrøm og 340 mill i investeringer.

Etappevis

Det er planlagt en etappevis oppgradering av banen slik at man tar ut maksimalt gevinst av pengene som legges ned. - I planarbeidet har vi sett på forholdet mellom kost/nytte og med en såkalt kostnadsbrøk på 2,6 blir dette prosjektet meget samfunnsøkonomisk lønnsomt. Faktisk ett av de beste prosjektene jeg har sett de siste ti årene på jernbanen, sier banesjef Erik Gulliksrud. Han legger til at man har satt i gang forberedelser til anbudsinngåelser. - Det haster nå med å komme i gang slik at vi kan bli ferdig ved utgangen av 2001.

Østfoldbanen

Planleggingen av krengetogtiltakene på Østfoldbanen er sammenfattet i rapporten "Oslo - Halden på 1:30 i 130". For denne banen ønsker NSB BA en reisetid med krengetog fra Oslo til Halden på 1:30 og på 3:20 til Gøteborg. - Vi har lagt oss på et alternativ som innebærer en maksimalhastighet på 130 km/t sør for Moss innenfor en kostnadsramme på 490 millioner kroner frem til 2002, sier banesjef Henning Bråtebæk.

To alternativer

I utredningen er det lagt opp til to alternativer. Alternativ 1 inneholder oppgradering av banen for 983 millioner kroner. Gruppen som står bak planen forslår et rimeligere alternativ til 490 millioner kroner. Det dyreste alternativet inneholder blant annet oppgradering av kontaktledninger på dobbeltsporet mellom Ski og Sandbukta for å kunne fremføre dobbeltsett (to strømavtakere) i 200 km/t og oppgradering av overbygningen mellom Ski og Kambo. I tillegg er det her forslått å endre signalplasseringen også på strekninger det ikke skal kjøres raskere for å komme i samsvar med dagens tekniske regelverk.

Klarsignal

Banesjefen har fått klarsignal til å starte arbeidene. I disse dager ber man om anbud på fornyelse av kontaktledningsanlegget mellom Sarpsborg og Halden. På deler av strekningen ble mastene til nytt KL-anlegg reist for ni år siden. Nå blir anlegget ferdigstilt. I følge forslaget skal blant annet flytting av signaler, utskifting av småbruer, siktforbedring ved planoverganger og sporforbedring gjøres.

200 km/t

I forslaget er det forutsatt at krengetogene som enkeltsett skal kjøre 200 km/t på dobbeltsporstrekningen mellom Ski og Sandbukta, med redusert hastighet til 160/180 km/t gjennom stasjonene Vestby og Ås. Resten av strekningen til Kornsjø vil maksimalhastigheten bli 130 km/t. En høyere maksimalhastighet her ville utløst store kostnader til nedlegging av planoverganger og FATC. - Vi foreslår å forbedre sikten ved mange planoverganger ved å fjerne vegetasjon og sprenge eller grave i skjæringer som hindrer sikten. Planoverganger som ikke er i bruk foreslår vi å nedlegge, sier Bråtebæk.

Krevende

-De tiltak som vi nå starter vil opplagt gi et stort løft for Østfoldbanen. Men det blir krevende å få utført alle tiltakene på så kort tid på en så trafikkert bane, sier banesjef Henning Bråtebæk.

Sviller som skal legges inn i sporet til sommeren er en typisk vintersyssel i ledige stunder for karene i Bane Produksjon Nord på Koppang

Hverdag på Rørosbanen

På Rørosbanen har hverdagen sakte men sikkert vendt tilbake. 40 jernbanefolk fra Bane Produksjon Nord holder banen driftsklar mellom Rudstad og Støren, 335 kilometer jernbane. Nå vinterstid dreier det seg mye om beredskap for brøyting, fjerning av is og kontroll med stikkrenner. I det som med rette må kalles "de dype skoger" i Østerdalen er det også mye arbeid med vilt, -storvilt!

Klargjøring av sviller

AV NJÅL SVINGHEIM

På Koppang treffer Kjøreveien seks blide karer som denne dagen er opptatt med en typisk hverdagssyssel vinterstid. Karene jobber med å klargjøre sviller som skal legges inn i løpet av sommersesongen. På Rørosbanen brukes det tresviller og disse må klargjøres med feste av skruer og underlagsplater for skinnene før de kan legges inn i sporet. Det brukes bøkesviller som importeres fra Tyskland, og det er ikke få sviller som hvert år skal skiftes. Bare mellom Tynset og Rudstad skal det etter planen legges inn 230.000 nye sviller innen 2007. Banefolkene har flere frammøteplasser langs banen og de seks vi møtte, Steinar Andersen, Per Kristian Birkebekk, Svein Erik Norsted, Hans Jonhaugen, Per Stenbakken og Sigurd Godlien er stasjonert på steder som Koppang, Atna og Hanestad. Likevel jobber de en god del sammen. Steinar Andersen er gruppeleder på Koppang, mens Svein Erik Norsted er formann, alle har mange års erfaring på Rørosbanen.

Vinter

Rørosbanen går gjennom strøk som har stabile vintre med mye snø og enda flere

Øverst: Tor Rørosgård er banesjef på Rørosbanen
Under: Per Kristian Birkebekk i hjullasteren

Hverdagsjobb på Koppang: fv: Per stenbakken, Hans Jonhaugen, Svein Erik Norsted, Steinar Andersen og Sigurd Godlien.

ALLE FOTO: NJÅL SVINGHEEIM

kuldegrader. -I hvert fall var det slik før, forteller karene. Denne vinteren har det ikke vært satt noen kulderekorder, -ennå. Snø er det heller ikke mye av på den sørlige delen av banen, men lenger nordover, i Rørostraktene og Gauldalen, har det periodevis vært mer enn nok å gjøre for å holde banen åpen. Et tog kjørte seg også fast i Gauldalen en søndagsmorgen i snøføyke og vind tidligere i vinter. Det understreker bare nødvendigheten av å ha en beredskap som fungerer og viser at forholdene kan variere mye fra sted til sted. Isen byr også på utfordringer, i skjæringer og stikkrenner må det stadig fjernes is for å bevare banens profil og hindre at stikkrennene tetter seg. Dette er en viktig jobb for å ivareta trafikksikkerheten. Men karene på Koppang kommer stadig tilbake til viltet. Det gjelder ikke bare elgen, men i stor grad også rovdyra. Både ulv og bjørn har blitt påkjørt på Rørosbanen, mange husker ulvepåkjørselen i fjor da en ulv det var ekstra stor strid om i lokalsamfunnet ble påkjørt. Også i høst ble en ulv påkjørt i Koppang-traktene og nå rett før denne utgaven av Kjøreveien går i trykken skjer det en ny ulvepåkjørsel, denne gangen ved Hanestad. Det er likevel elgen som utgjør det store problemet. Det er satt i gang et eget samarbeidsprosjekt " prosjekt Elg-Trafikk," mellom Stor-Elvdal Grunneierforening, Stor-Elvdal kommune, Høgskolen i Hedmark, Jernbaneverket og Statens vegvesen. Målet er å forske på hvordan en skal få ned tallet på viltpåkjørsler i Østerdalen. Dette står det mer om et annet sted i dette nummeret av Kjøreveien. Men det er tydelig at viltpåkjørslene opptar banefolkene i Østerdalen. I vinter har de inntrykk av at elgen har trukket nordover i dalføret og karene tror dette skjer på grunn av mange ulver i Koppangtraktene, -vi har flere påkjørsler enn før lenger nordover, forteller de.

Sommer

Det er selvsagt i sommersesongen aktiviteten ute på sporet er størst. Kommende sommer blir det svillebytte på delstrekninger i Østerdalen og det er altså forberedelsene til dette arbeidet som pågår i ledige stunder nå i vinter. Det skal også videreføres arbeid med å forsterke underbygningen på Rørosbanen, forteller banesjef Tor Rørosgård. Det består i bytte av stikkrenner og stabilisering av fyllinger ved å forsterke dem. Rørosbanen var opprinnelig smalsporet og banen har dermed et formasjonsplan som er i smaleste laget mange steder, forteller han. Det skal også utføres en hovedundersøkelse av banens 350 bruer til sommeren. Det er et arbeid som utføres i regi av Banepartner. Slike bru-undersøkelser skal gjennomføres hvert sjette år. Arbeidet med å fjerne planoverganger pågår også på Rørosbanen. I fjor ble det fjernet 24 av dem, mens det i år planlegges å fjerne ytterligere ti slike planoverganger. Som tidligere omtalt skal ATC settes i drift på banen i mai. På lengre sikt er det også planer om å bedre kapasiteten på Rørosbanen ved å bygge et nytt kryssingsspor ved Barkald, forteller banesjefen. Da vil Rørosbanen kunne ta mer av den gjennomgående godstrafikken. I forbindelse med Jernbaneverkets program for trafikksikkerhet foreslås også strekningen Røros - Støren oppgradert med CTC og ATC i innspillet til Nasjonal transportplan som skal behandles i Stortinget i vår.

Slik vil det nye dobbeltsporet ta seg ut langs Gandsfjorden mellom Sandnes og Stavanger.

Økt kapasitet på Nord-Jæren

Mandag 28. februar la Jernbaneverket konsekvensutredningen for dobbeltspor Sandnes-Stavanger ut til offentlig ettersyn. Dobbelsporet vil gi mulighet for økt frekvens og flere stopp, noe som vil forbedre konkurransekraften til jernbanen på Nord-Jæren.

AV SVEN NARUM

Dagens enkeltsporede bane mellom Sandnes og Stavanger er maksimalt utnyttet. Utvidelse til dobbeltspor langs eksisterende trasé vil gi mulighet for økt togfrekvens og flere stopp på Nord-Jæren. Videre vil dobbeltsporet være en forutsetning for en senere etablering av ett bybanenett. Videre planlegging av bybane vil starte opp i løpet av året.

Trafikkprognosene viser en økning i antall passasjerer fra 8.000 til 16.000 pr dag, noe som gir positiv samfunnsøkonomi. Trafikktallene tar utgangspunkt i en togfrekvens med avgang hvert 15. minutt på de stedene med størst trafikkgrunnlag, mens det for de resterende stoppestedene er lagt til grunn avgang hvert 30. minutt. En utbygd av bybane i tillegg til dobbeltsporet, gir enda større trafikk. Samfunnsøkonomien holdes imidlertid på samme nivå, pga. økte investeringskostnader.

Investeringskostnadene for dobbeltsporet er beregnet til ca. 700 millioner kroner med kroneverdien i 1999. For dette beløpet får en 14,5 km dobbeltsporet jernbane.

Nye holdeplasser med stort potensiale

Dagens lokaltog stopper ved Mariero og Hillevåg mellom Sandnes og Stavanger. Disse holdeplassene har et lavt passasjergrunnlag. I planarbeidet så langt anbefales Gausel, Jåttåvågen og Paradis som hovedstopp for lokaltog på Jærbanen. Gausel er det stedet langs eksisterende bane som ligger nærmest Forus-området med et stort antall arbeidsplasser. Ved Jåttåvågen og Paradis er det store områder som kan bygges ut.

Konsekvenser

En av de største utfordringene vil være å bygge nytt spor inntil trafikkert spor på hele strekningen. I tillegg går banen gjennom tettbygde områder som gir begrenset adkomstmulighet og støy i anleggsfasen. Traséen har generelt gode grunnforhold slik at bygging i hovedsak vil kunne foregå uten spesielle tiltak. Byggetid for hele strekningen er anslått til minimum 3 år.

Både i forhold til landskapet og naturmiljøet vil de største konsekvensene bestå av inngrep i strandsonen. Den smale landstripen mellom jernbanen og fjorden har variasjonsrik naturlig vegetasjon.

Om noen år vil godstogene stoppe ved Ganddal der det er planlagt ny godsterminal. Dette kombinert med 10,5 km støyskjerm på strekningen Sandnes-Stavanger, vil redusere antall støyutsatte boliger med ca. tre fjerdedeler i forhold til dagens situasjon. Der hvor skjermer ikke gir godt nok resultat, vil det bli iverksatt lokale tiltak, som for eksempel fasadetiltak.

Videre planprosess

Sandnes og Stavanger kommune vil legge kommunedelplan for prosjektet ut på høring i midten av april. Denne planen skal danne grunnlaget for arealplanvedtak for dobbeltsporet. Høringsperioden avsluttes 19. mai 2000 for både konsekvensutredning og kommunedelplanen. Når konsekvensutredningen er godkjent kan kommunene vedta kommunedelplanen.

Neste planfase er reguleringsplan. I denne fasen vil alle berørte grunneiere bli kontaktet, og det vil bli laget detaljerte planer for utforming av dobbeltsporet.

Kartet viser dobbeltsporets trasé. Den stiplede linjen viser en mulig bybanetrasé.

LYSAKER TERMINAL

Felles innsats for felles mål

BEGGE FOTO: JERNBANEVERKET/FOTO NOR

I fremtiden blir det store forandringer på Lysaker

Planleggingen av Lysaker terminal er godt i gang, men Jernbaneverket er ikke alene om å legge planer for terminalen som blir sentrum i den fremtidige Lysakerbyen som er under framvekst. Det er i dag om lag 18000 arbeidsplasser innenfor en radius på 800 meter fra Lysaker stasjon. Tallet på arbeidsplasser fortsetter å øke. Det betyr at Lysaker også i fremtiden vil være et meget viktig kollektivknutepunkt.

AV HARRY KORSLUND

-Lysaker terminal inngår i våre planer for det nye dobbeltsporet mellom Skøyen og Asker, sier prosjektleder Sverre Lerbak i Utbygging. Her samarbeider vi nært med en rekke offentlige og private aktører, som for eksempel vegmyndighetene i Akershus, Olav Thon gruppen, NCC og naturligvis kommunene.

- Hva inngår i planene?

-Planene omfatter bygging av en ny felles kollektivterminal for buss og tog. Inkludert i terminalbegrepet er også tilstøtende veger og private eiendommer. Jernbaneverkets oppgave midt oppe i det hele består i å bygge en ny stasjon med fire spor og to plattformer. Vårt felles mål er å komme frem til en løsning med en kollektivterminal som er godt integrert i den øvrige bebyggelsen og som fungerer som et naturlig knutepunkt i den fremtidige Lysakerbyen. Lerbak understreker at det legges stor vekt på å sikre god tilgjengelighet til og fra stasjonen i alle retninger.

-De ulike aktørene er stort sett enige i hovedprinsippene, men det er mange hensyn som må samordnes. For øvrig ønsker ingen av de involverte en kontorby på Lysaker som praktisk talt ligger "død" etter arbeidsdagens slutt. Bygging av nye boliger på Lysaker dukker derfor stadig oftere opp som et tema i møtene, sier Lerbak.

-Hva med det videre løpet?

-Først vil jeg understreke at konsekvensutredningen for jernbaneanlegget allerede er godkjent. I tillegg vil hele terminalområdet bli konsekvensutredet i løpet av inneværende år. NCC leder denne prosessen som skjer i samarbeide mellom de offentlige og private tiltakshaverne. Utredningen vil inngå som et viktig bidrag til den felles reguleringsplanen som forutsettes vedtatt våren/sommeren i 2002. Byggestart kan tidligst ventes i 2002/2003.

BEGGE FOTO: HARRY KORSLUND

Sverre Lerbak er prosjektleder for Lysaker Terminal

GJØVIKBANEN

-Ingen planer om nedleggelse

Jernbaneverket vil satse på mer trafikk på Gjøvikbanen, enten det blir i NSB-regi eller i regi av nye selskaper dersom NSB BA vil trappe ned trafikken. Her er tog 206 inn på veg inn mot Roa stasjon i februar.

Jernbaneverket har ingen planer om nedleggelse av Gjøvikbanen. -Tvert om har vi omfattende planer for viderutvikling av banen, sier regiondirektør Jens Melsom i Region Øst. Avisartikler om at NSB BA Mellomdistanse vurderer å ikke trafikkere Gjøvikbanen nord for Jaren har vakt kraftige reaksjoner i lokalsamfunn og politiske miljøer. -Dersom NSB BA ikke ønsker å trafikkere banen, er det vår oppgave i Jernbaneverket å finne andre selskap som vil drive trafikken, sier Melsom. Gjøvikbanen har en høy andel av trafikken i regionen den går gjennom.

AV NJÅL SVINGHEIM

Bakgrunnen for at regiondirektøren finner det nødvendig å understreke at Jernbaneverket ikke har noen planer om nedleggelse av Gjøvikbanen er avisartikler basert på utsagn fra direktør Arne Wam i NSB BA Mellomdistanse. I følge blant andre Oppland Arbeiderblad uttaler Wam at Gjøvikbanen går med så store tap for NSB Mellomdistanse at det er aktuelt å innstille trafikken, eller i hvert fall å foreta store nedskjæringer.

-Vi Jernbaneverket må i så fall forholde oss til det og da arbeide for å finne andre selskaper som vil trafikkere banen, sier Regiondirektør Jens Melsom. Han forteller at Gjøvikbanen har en markedsandel på om lag 25 prosent av trafikken i regionen. Det gjør Gjøvikbanen til en god bane, sier Melsom. Det er også omfattende planer for å videreutvikle banen. - I Jernbaneverkets innspill til Nasjonal transportplan foreslår vi opptrapping av vedlikeholdet på banen, et arbeid som allerede ble påbegynt i 1999. Det er også foreslått større investeringstiltak, blant annet CTC/ATC-utbygging og ny omformerstasjon for strømforsyning plassert på Gjøvik. Det er også foreslått å utvikle flere av banens stasjoner til større knutepunkter for kollektivtrafikken.

Gjøvikbanen trafikkeres i dag av ni tog i hver retning nord for Jaren på hverdager. Til Kjøreveien sier direktør Arne Wam i NSB BA Mellomdistanse at de nå ser for seg fire alternativer for sin drift av Gjøvikbanen. -Et av alternativene er å fortsette driften som i dag, men dette vurderer jeg som lite aktuelt, sier Wam. Et annet alternativ er en reduksjon til bare å kjøre tog nord for Jaren om morgenen og ettermiddagen for å erstatte resten av togene med buss. - Dette er det alternativet jeg vurderer som det mest realistiske for oss, fortsetter han. Andre alternativ er en storsatsing med nye tog, eller en total avvikling av trafikken. Wam understreker at de ønsker en politisk avklaring om Gjøvikbanens framtid i nærmeste framtid. Etter oppstyret som disse planene har ført til er det allerede avtalt nye møter med politikere fra regionen, sier han.

-Jernbaneverket ønsker altså en viderutvikling av Gjøvikbanen og vil arbeide for mer trafikk på strekningen i fremtiden, enten det blir NSB-regi eller ikke, sier regiondirektør Jens Melsom.

BYGGEINDUSTRIENS KVALITETSPRIS

Vakkert: Nye Nationaltheatret er et praktfullt syn. Nå er også anlegget prisbelønnet.

Nationaltheatret vant - Bryne nominert

Nye Nationaltheatret stasjon vant i februar Byggeindustriens Kvalitetspris for anlegg, mens nye Bryne stasjon var nominert blant tre kandidater i kategorien.

AV SINDRE ÅNONSEN

Prisene ble delt ut under festmiddagen på ByggGalla 2000, og det var Selmer ASA i Oslo som stakk av gårde med den gjeve utmerkelsen i anleggskategorien. Men også A/S Betong kunne tilfreds konstatere at bedriften var blant de tre nominerte for gjennomføringen av ombyggingsprosjektet på Bryne. Byggherrene Jernbaneverket Utbygging (Nationaltheatret) og Jernbaneverket Region Sør (Bryne)har også all mulig grunn til å smile. Begge prosjektene er gjennomført i henhold til de kostnadsrammene som ble fastsatt før byggestart.

Estetisk: Nye Bryne stasjon har en anleggsprofil som ligger godt i terrenget og er det flotteste anlegget på Jærbanen.

Omfattende arbeid

Nye Nationaltheatret hadde byggestart i 1996, og det et omfattende arbeid som er lagt ned i anlegget. En tunnel med to nye spor og én plattform er bygd i ny toghall parallelt med eksisterende. Det representerer en utvidelse fra to til fire spor. De trange publikumsarealene ble utvidet med en stor vestibyle med glassfasade og ny inngang fra Ruseløkkveien. Anlegget ble åpnet 16. desember i fjor. Prislappen er på 920 millioner kroner.

På Bryne har hele stasjonsområdet vært gjenstand for en solid ansiktsløfting. Ombyggingen inkluderer blant annet plattform med overbygg og utvidelse av plattform med nye elementer mot spor. Resultatet har gitt en langt sikrere stasjon. Nyanlegget ble offisielt åpnet 24. november i fjor.

Flere detaljer om anleggene er å finne i tidligere utgaver av Kjøreveien.

VESTFOLDBANEN

Ny kontraktsform for nytt kryssi

Etter en pause på om lag tre år planlegges det igjen anleggsaktivitet på Nykirke kryssingsspor på Vestfoldbanen. For grunnarbeidene skal det brukes en kontraktsform som enkelt sagt gir entreprenøren økt fortjeneste dersom prosjektkostnaden reduseres - en kontraktsform som hittil ikke er benyttet i Jernbaneverket.

AV RONALD HOLMSTRØM

Våren 1997 ble anleggsarbeidene på Vestfoldbanens parsell 5.1 Nykirke kryssingsspor stilt i bero på grunn av manglende bevilgninger. Da var anleggsvegen og riggområdet ferdig, i tillegg var det sprengt ut stein fra det nordlige tunellpåhugget - steinmasser som gikk med til anleggsvegen og riggområdet.

Nå planlegges det igjen for fullt på byggeprosjektet og anleggsoppstarten er siktet inn på månedsskiftet april-mai. Med et kostnadsoverslag på 120 millioner kroner er den nye strekningen dyr - til kryssingsspor å være. Årsaken er at kryssingssporet skal bygges etter normen for dobbeltsporet høyhastighetsbane. Inntil parsell 5 som for det meste går gjennom Holmestrand kommune er ferdigstilt, vil den korte strekningen ved Nykirke fungere som kryssingsspor. Deretter vil den inngå som en fullverdig del av en modernisert Vestfoldbane.

Ny kontraktsstrategi

Grunnarbeidene skal utføres i henhold til en kontraktsform som hittil ikke er brukt i Jernbaneverket. Den nye formen kalles for "Målpriskontrakt med incitament." Kontrakten består både av prosjektering og anleggsutførelse. - Målprisen er referansepunkt for måling av kostnadsbesparelse / økning på grunn av optimal prosjektering og utførelse. For forslag til løsninger som gir besparelser for byggherren, tilfaller 50 prosent av besparelsen entreprenøren. Dermed øker entreprenørens fortjeneste, sier prosjektleder Torbjørn Lund.

Kontraktsformen krever tettere samarbeid mellom byggherre og entreprenør i prosjekterings og utførelsesfasen enn det som ofte er vanlig i byggesaker. - For oss i prosjektteamet gjelder det å forplikte seg til åpenhet og samarbeid for at konseptet kan gi ønsket resultat. Våre medarbeidere som har utarbeidet kontraktsgrunnlaget består av Johannes H. Devold, Bjørn Pernup og Jan Magne Nakken, sistnevnte vil være vår byggeleder sammen med Terje Walle. - De samme kravene til åpenhet og samarbeid gjelder også for entreprenøren, legger Torbjørn Lund til.

Kontraktsformen stiller større krav til åpenhet enn vanlig hos alle parter. Åpenhet om kalkulasjoner og vurderinger av alternative løsninger er viktige faktorer for å få optimal effekt av kontraktsmodellen. - Kontraktsformen er avhengig av evne og vilje til å finne kostnadsreduserende tiltak og negativ holdning til alternativvurderinger vil ødelegge dynamikken denne kontraktsformen krever. Kontraktsformen søker å framelske forenklinger som gir kostnadsreduksjoner, dette må partene hele tiden ha for øyet, utdyper Torbjørn Lund.

Mulig besparelse?

- Hensikten med å bruke denne kontraktstypen er å utnytte maksimalt den kompetansen som finnes hos byggherren, entreprenøren og rådgiveren. Alle partene skal ha interesse av å dra i samme retning for å få en billigere løsning til beskrevet kvalitet. En effekt av dette kan være at ressursene i enda større grad enn tidligere blir kanalisert til det beste for alle parter og dermed resultere i færre tvistesaker.

- Det har vært en ubetinget positiv respons i markedet som synes det er viktig at vi gjør dette og entreprenørene har vært interesserte i være med. Dette til tross for at det er krevende å gi denne type anbud i forhold til vanlig måte. Kontraktsformen krever muligens at arbeidene har en viss størrelse. I forbindelse med dette anbudet har vi vært noe usikre på om det var i minste laget.

- Av de innkomne anbudene kan det likevel se ut som det var riktig å bruke den nye kontraktsfilosofien, både på bakgrunn av tilbudte alternative løsninger og økonomi, avslutter Torbjørn Lund.

gsspor

FAKTA:
Parsell 5.1 Nykirke kryssingsspor
Kryssingssporet blir anlagt mellom Bollerud og Tangen som ligger nordvest for Nykirke. Grunnarbeidene vil strekke seg over 1,5 km, mens lengden på selve kryssingssporet blir ca. 525 meter. Det skal bygges fyllinger, skjæringer og en tunell på strekninga. Terrenget er sterkt kupert og grunnforholdene er til dels dårlige. Byggetiden er beregnet til ca ett og et halvt år. Det nye kryssingssporet skal etter planen tas i bruk ved årsskiftet 2001-2002. Framdriften er avhengig av de årlige bevilgninger som Stortinget gir over statsbudsjettet. Prosjektet er etter godkjente planer beregnet til å koste ca. 120 millioner kroner.

Comeback på Koppang

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Igjen på plass på Koppang: Txp'ene Erling Wollum (tv) og Kjell Øverby.

Som kjent har Rørosbanen for tiden trafikkstyring ved hjelp av bemannede stasjoner. Det betyr at det er togekspeditørene ved stasjonene som tar seg av trafikkstyringen på banen. På Koppang stasjon treffer vi Kjell Øverby og Erling Wollum som begge tjenestegjorde ved Koppang stasjon før den ble fjernstyrt. Nå er de tilbake på sin gamle arbeidsplass. De to bor også på Koppang, så arbeidsvegen har blitt betydelig kortere, stasjoneringsstedet er vanligvis Røros 15 mil unna.

AV NJÅL SVINGHEIM

Jernbaneverkets siste trafikkansatte forsvant fra Koppang i fjor sommer. Det var Erling Wollum som da hadde tjenestegjort ved stasjonen i en årrekke. Kjell Øverby har allerede vært stasjonert på Røros i flere år. Wollum hadde den siste tiden billettsalget for NSB BA og bisto ved skifting på stasjonens mange spor for tømmer og trelast. Koppang har en betydelig trafikk av tømmer,- flis,- og trelastvogner. Da Jernbaneverket avviklet denne tjenesten på Koppang valgte Wollum å søke permisjon for å drive bensinstasjon, samtidig med at han overtok billettsalget ved stasjonen som privat agent. -Bensinstasjonsvirksomheten ga ikke helt den uttellingen jeg hadde håpet på, forteller Wollum. Derfor trakk jeg meg ut av den virksomheten nå på nyåret og da passet det jo bra for meg personlig da Jernbaneverket ringte og var på jakt etter TXP'er. -Jeg slo til med en gang og havnet dermed på Koppang stasjon igjen i en periode, -sånn kan det gå, legger han til. Når ATC-utbyggingen er ferdigstilt og tatt i bruk på Rørosbanen blir det langpendling til Røros for både Wollum og Øverby igjen. De to ser ikke for mørkt på den situasjonen heller. -Vi får i stor grad lagt opp tjenesten slik at vi får noen lengre friperioder innimellom, forteller de. Koppang stasjon er nå bemannet hele døgnet i ukedagene, mens den er bemannet i noe mer avgrensede tidsrom på lørdager og søndager. Trafikkstyrerne som for tiden er utplassert på Koppang har også vakter ved nabostasjonene på Opphus og Hanestad. Innimellom er også Atna betjent på grunn av ATC-utbyggingen som pågår, noe som innebærer en del kjøring av ekstra arbeidstog.

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Bruk oss mer aktivt!, oppfordrer de ansette ved Jernbaneverkets bibliotek. Foran: Liv Tyskø Sletbak, Mette Sveen, Kathrine Remers Hanssen, og Ingeborg Gihle.

Jernbanens hemmelige tjenester

Nylig hadde Jernbaneverkets bibliotek en utstilling under navnet "Jernbanens hemmelige tjenester." Utstillingen omhandlet de mange fritidsorganisasjonene som har sitt utspring i jernbanen og dens ansatte. Spørsmålet er om ikke biblioteket er en av disse tjenestene selv? De som jobber på biblioteket ser i hvert fall gjerne at flere rundt om i Jernbaneverket bruker biblioteket mer aktivt.

AV NJÅL SVINGHEIM

Jernbaneverkets bibliotek flyttet inn på Hovedkontoret på Stortorvet i desember i fjor. Det var samtidig en markering av hvor biblioteket hører hjemme, tidligere hadde det lokaler i Prinsensgt. 7-9 hos NSB BA. Biblioteket har 3 ½ stilling og det er ikke slik at de ansatte der ikke har nok å gjøre, men de stiller spørsmål ved om de bruker tiden sin på beste måte i forhold til resten av Jernbaneverket. -Vi ønsker å bidra mer med å framskaffe dokumentasjon for bruk i de mange prosjektene som pågår i de forskjellige enhetene, sier Liv Tyskø Sletbak som er leder av biblioteket. Vi tror at det gjøres mye arbeid med å framskaffe dokumentasjon som allerede finnes her hos oss, sier hun. Biblioteket har ansvar for å dokumentere den virksomheten Jernbaneverket driver. -Tidligere hadde vi det samme ansvaret for det gamle NSB, og det betyr at vi har svært mye informasjon her hos oss som er nyttig for mange av prosjektene og tiltakene som planlegges rundt om, sier Sletbak.

40 tusen titler

Det er enorme mengder dokumentasjon og kunnskap som er tilgjengelig på biblioteket. Hele 40 tusen titler kan lånes ut og i fjor ble det foretatt mer enn 2000 utlån. Biblioteket er et rent fagbibliotek for jernbane og bistår jevnlig andre bibliotek med utlån eller forespørsler.

Det finnes dokumentasjon innenfor de fleste fagområder og har ikke biblioteket det selv, skaffes det enten ved lån fra andre bibliotek eller innkjøp. I tillegg abonnerer biblioteket på 260 tidsskrifter, mange med tilknytning til jernbane og samferdsel. De flittigste brukerne internt i Jernbaneverket er Hovedkontoret og BanePartners ansatte, forteller bibliotekarene. -Deretter følger Region Nord og Region Øst på brukerstatistikken vår, forteller de. Biblioteket legger mye arbeid i å bli så tilgjengelig som mulig for alle ansatte i Jernbaneverket og tilbyr mange tjenester via intranettet. Bibliotekets dokumenter er søkbare i egen base, man finner pekere til nyttige sider og baser på Internett, og oversikt over bibliotekets tidsskrifter. Etter hvert vil flere tidsskrifter tilbys i elektronisk form på bibliotekets intranettsider. -Målet er at bibliotekets tjenester skal bli best mulig kjent og brukt av alle i Jernbaneverket, avslutter Liv Tyskø Sletbak.

Penger å

På Roa stasjon på Gjøvikbanen driver Jøran Aleksandersen en virksomhet som ikke mange vet om. Som den eneste i landet reparerer Aleksandersen signallanterner fra hoved- og forsignaler, som er av typen DSI (Dansk Signalindustri) Det dreier seg om full revisjon av lanternene og de blir like gode som nye etter tur innom verkstedet på Roa. -Flere burde få rede på denne muligheten, her er det nemlig penger å spare, sier Jøran Aleksandersen. En illustrasjon på mengden av slike lanterner på jernbanenettet får vi når vi vet at det brukes 24 slike på en vanlig stasjon med to spor...

AV NJÅL SVINGHEIM

I en sidebygning på Roa stasjon holder signalverkstedet til. Det har til nå bare vært signallanterner fra Hovedbanen som har blitt sendt til reparasjon. -I tillegg har jeg fått noen fra Gjøvikbanen, forteller Aleksandersen. Han er ansatt i Bane Produksjon Øst og har skaffet seg en "nisje i markedet" ved denne reparasjonsvirksomheten. Det var imidlertid slett ikke bare å sette i gang. Det å skaffe deler til lanternene var en jobb som pågikk i lang tid. Produsenten i Danmark var lite interessert i å selge slike deler, og det endte med at vi til slutt fikk tak i dem via ABB, forteller han.

Penger å spare

Det kan være mye å spare ved å reparere i stedet for å kjøpe nytt hver gang noe blir ødelagt eller trenger utskifting, sier Jøran

Lanternene må justeres nøyaktig for å gi riktig lysstyrke og -vinkel mot togene.

spare på Roa

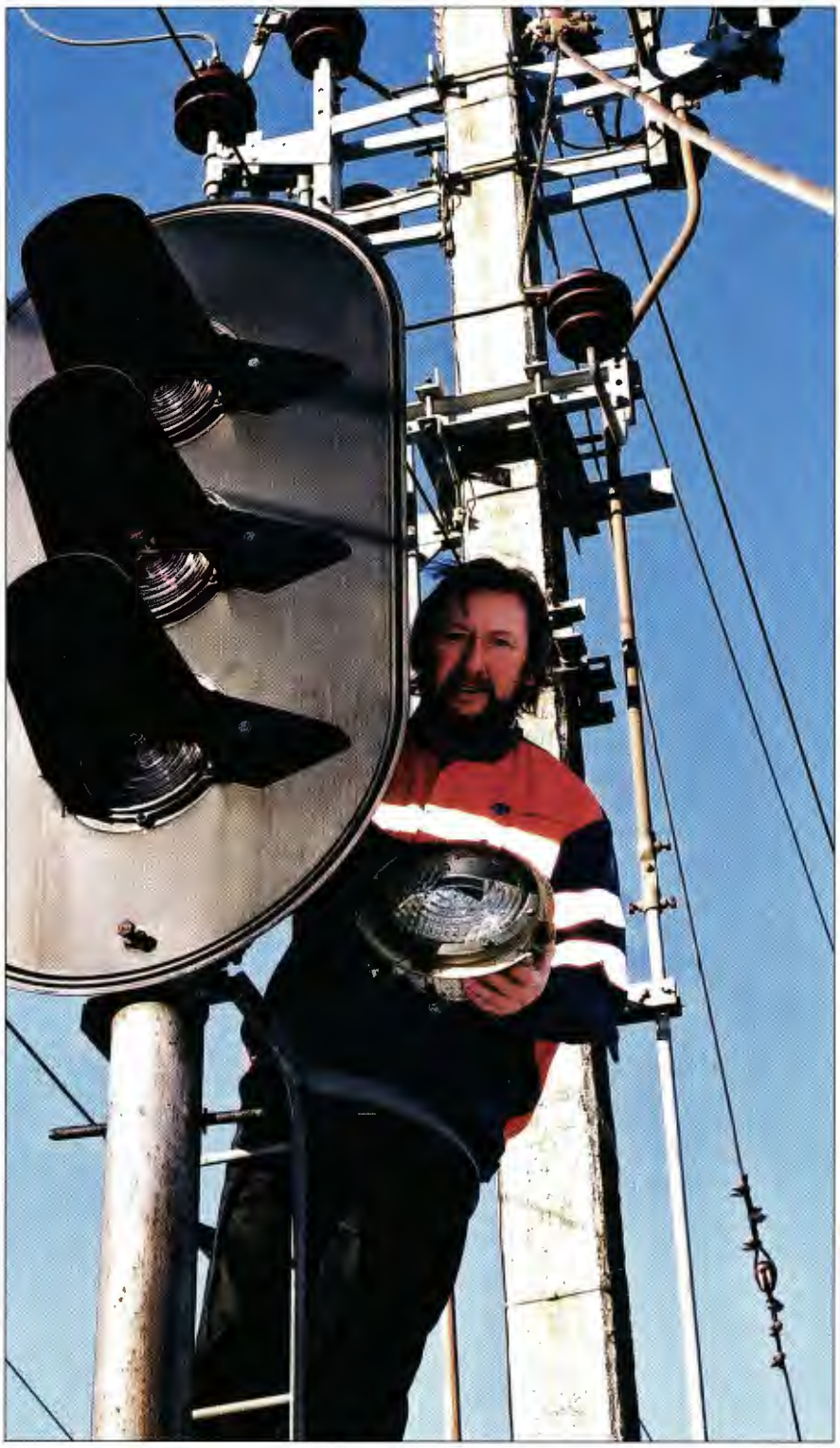
Det var ingen enkel jobb å framskaffe deler signalreparsjoner, forteller Jøran Aleksandersen.

Aleksandersen. En ny signallanterne koster om lag 7000 kroner, mens en fullstendig reparasjon hos meg koster under 1000 kroner, forteller Aleksandersen. -Da blir lanternene akkurat like gode som nye, legger han til. Det er store mengder slike lanterner som må skiftes ut. En av årsakene er hærverk. -Jeg får ofte inn lanterner som rett og slett er skutt i stykker, sier han. Steinkasting mot dem er også en populær beskjeftigelse på enkelte steder. I så måte er det noen problemområder som går igjen. Det har hendt at vi får inn lanterner derfra på ny, like etter at de er reparert og montert. -Selv om det er solid glass i lanternene, er det jo grenser for hva de tåler av "mishandling." Svært mange av lanternene er også så gamle at de burde få en oppussing og dermed holde ennå i mange år, mener han. Inntil 1977 ble det brukt asbestpakninger i lanternene. -Disse skifter jeg ut med spesiallagde gummipakninger, og asbesten blir tatt hånd om på forsvarlig måte. Dermed blir det en miljøgevinst også ved å foreta en slik revisjon av lanternene, mener Aleksandersen. Det er jo også en miljøgevinst i seg selv det å reparere i stedet for å kjøpe nytt hele tiden, legger han til.

Finstilte signaler

Det er et nøyaktig arbeid som må utføres ved reparasjon av signallanterner. Både lysstyrke og lysvinkel skal justeres nøyaktig for å gi riktig styrke og vinkel mot togene. De meste utbredte lanterne er produsert av Dansk Signalindustri (DSI), og de skal ha en spredning på 6 eller 16 graders vinkel avhengig av om de er plassert i kruve eller på rettlinje. -Rettlinjesignalene er det få av på Gjøvikbanen forresten, smiler Aleksandersen. Lysstyrken i en lanterne med 16 graders vinkel er forresten 5.000 lux (1 lux = styrken fra et vanlig stearinlys), mens 6- graderslanternene har en styrke på 17.000 lux. Etter rensing, sandblåsing, utskifting av defekte deler og eventuell asbestsanering er lanternene helt som nye igjen. Jøran Aleksandersen har flere kurs i asbestsanering og han ber om at folk ikke fikler med lanterner som har asbestpakning. -Asbesten må bare røres av personale som er godkjent for å jobbe med det. På verkstedet Roa er det installert eget avtrekk for å ta seg av asbestfibrene,sier han. I fjor fikk Jøran Aleksandersen forresten HMS-prisen i Region Øst for sitt arbeid med asbestsanering i regionen.

Men altså: Det er penger å spare ved å sende ødelagte lanterner til Roa!



Hvert hovedsignal har tre signallanterner, en vanlig tospors -stasjon har 24 lanterner til sammen, så markedet for reparasjoner burde være stort, sier Jøran Aleksandersen ved signalverkstedet på Roa.

ALLE FOTO: NÅL SVINGHEIM

På vakt

Partnere for PIA

FOTO: OLAV NORDLI

Det ligger liksom litt travelhet i lufta når Kjøreveien besøker den labyrintiske fjerdeetasjen på Stortorget i Oslo. Det er BanePartner som holder til her og i naboetasjen nå, de som før var Ingeniørtjenesten. Blant ilende ingeniører og travle tegnere treffer vi Runar og Kathrine som jobber med PIA - publikumsinformasjonsanlegg - og tar dem med ut i marssola på Oslo S.

AV OLAV NORDLI

Den som måtte tro at travelheten i denne bransjen ikke innebærer nattevakter, tar forresten feil. I samband med ombyggingen av anviseranlegget på Oslo S har overingeniør Runar Sandanbråten mange ganger måttet jobbe i de små timer - for eksempel da den sju tonn tunge informasjonstavla skulle bukseres på plass inne i stasjonshallen.

- For tre år siden starta jeg å jobbe med anviseranlegget på Oslo S, hvor vi var først ute med å innføre Jernbaneverkets design. Jeg har vært byggeleder for utskiftingen av anlegget, og fra 1. mars er jeg utleid til Region Øst som prosjektleder for arbeidene, forteller Runar.

- Det har vært veldig positivt å være med gjennom hele prosessen fra vi startet med utvikling og design, fram til de mer praktiske og tekniske oppgavene i byggefasen. Dermed har jeg fått jobbe opp mot veldig mange ulike og spennende miljøer, sier han.

Til Danmark

Avdelingsingeniør Kathrine Dæhli har nylig kommet tilbake fra København etter å ha tilbragt to måneder hos Banestyrelsen Rådgivning - BanePartners danske søsterorganisasjon.

- Gjennom det nordiske samarbeidsforumet Rail Team utveksler vi kompetanse og jobber hos hverandre. I disse to månedene avlasta jeg de som jobber med publikumsinformasjon der nede, noe som var veldig spennende og lærerikt, sier Kathrine.

Kathrine har også laget hovedplaner for PIA-anlegg på oppdrag fra Region Øst, Vest og Sør.

- Dette innebærer at vi tar for oss alle stasjoner i regionene og ser på alle sider ved forslag til løsninger og utarbeider kostnadsoverslag, forteller hun.

Nye oppgaver

Alle anvisere og tavler viser det de skal når vi kommer ned på Oslo S, men det er ikke bestandig tilfelle - foreløpig.

- Når det kommer feil på lufta er det gjerne PIA-systemene som får skylda, men feilen kan like gjerne ha utspring i informasjon som stammer fra grensesnittene mot andre systemer. Slike ting jobber vi nå med å forbedre, sier Runar, som slett ikke regner med å bli arbeidsledig med det første.

- Mange nye monitorer skal opp på Oslo S, og bildet på alle monitorene skal bli nytt og bedre. Nå jobber vi med de endringene som må gjøres i dataprogramvaren. Vi skal også installere en ny dataserver slik at vi blant annet kan bruke den gamle serveren til å teste ut endringer, forklarer Runar.

Og snart skal også Oslo Sporveier gjennomføre en tilsvarende utskifting av sine anlegg. Mon tro om det ikke kan bli bruk for en BanePartner der også?

Miljøkurset NaturligVis

disse dager feier det en miljøvind over Jernbaneverket. Og NaturligVis er kurset som skal skape miljøbevissthet hos ansatte både på jobben og i privatlivet.

AV SINDRE ÅNONSEN

Kursledere er plukket ut på Hovedkontoret og fra regionene i sør og vest. De er gitt i oppdrag å være Jernbaneverkets egne miljødisipler. Globale miljøproblemer skal belyses samtidig som hovedfokuset er på de nære ting. Det handler om papirforbruk, avfall, og energi. Er vi flinke nok på dette området? Skrur vi av datamaskinen etter endt arbeidsdag. Hvor går matavfallet, kopierer vi på begge sider, og slår vi av lyset på kontoret når vi ikke er der? Er jernbanen miljøvennlig nok, hvis ikke: Hva kan vi gjøre? På NaturligVis skal vi lære å bli miljøbevisste. Hva synes så deltakerne? Kjøreveien snakket med to av dem., Thor Haslestad og Marianne Paulsen i Region Sør.

FORNØYDE: Marianne Paulsen og Thor Haslestad er begge godt fornøyd med NaturligVis. -Folk er uten tvil motiverte, sier de.

Positive

Haslestad jobber som controller og Paulsen med regnskap, begge på økonomiavdelingen. De har gjennomført fire timer med miljøkursing. Delvis bestod kurset i en teoretisk innføring i emnet , men mye av tiden gikk med til ren idédugnad der deltakerne kom med innspill og forslag.

-Veldig bra, er tilbakemeldingen fra begge to.

-Vi var så heldige å havne i en aktiv gruppe . Det gjorde sikkert sitt til at kurset fungerte, sier Haslestad.

I etterkant av kurset diskuteres det nå tiltak som bruk av skjermbeskyttere for å spare strøm, og kopimaskin som kan kopiere på begge sider er bestilt. Verken Haslestad eller Paulsen kan sette fingeren på noe som manglet på kurset, men begge er nysgjerrige på hva som vil skje med gruppenes foreslåtte tiltak i tiden fremover.

I utgangen av mars skal alle ansatte i Region Sør ha gjennomgått kurset som arrangeres avdelingsvis.

Naturlig Vis kurs i Hovedkontoret

Også ved Hovedkontoret arrangeres kurset avdelingsvis. Det tas sikte på å avvikle et kurs for hver avdeling i løpet av våren. Fire personer vil stå for opplæringen og dele temaene mellom seg.

-Vi satser på et opplegg hvor vi tilpasser problemstillingene og temaene etter hvilke arbeidsoppgaver avdelingene har, opplyser Sigrun Nygård, som har ansvaret for oppfølgingen av prosjektet ved Hovedkontoret.

I Region Vest har man ennå ikke startet med kursingen, mens Region Øst og Nord har valgt alternative opplegg for å styrke miljøbevisstheten.

Trafikksikkerhetskonkurransen

Også etter forrige utgave av trafikksikkerhetskonkurransen her i Kjøreveien kom det inn mange svar. Fristen ble noe forlenget fordi den ble i kanppeste laget i første runde. Derfor kommer ikke kunngjøringen av vinnerne fra februarkjøreveien før i aprilutgaven. Her kommer imidlertid nye oppgaver i konkurransen tredje runde. Svarene sendes som vanlig til Audun Holtet, JBV Hovedkontoret, Stortorvet 7, merk konvolutten "konkurranse."

Nye muligheter til å vinne kruset.

Oppgave 1: Hva menes med sikthastighet?

Svar:

Oppgave2: Ved arbeid på linjen, hvor langt fra farepunktet skal signal "stopp" settes opp?

Svar:

Oppgave 3: Når brukes signal "varsom" på linjen og hvilken avstand settes det opp?

Svar:

Navn, adresse:

Svarene sendes til Audun Holtet, Hovedkontoret, Stortorvet 7, Oslo. Fristen er 15 mars, fristen forrige gang var nok i knappeste laget så heretter blir den noe lengre, det betyr at vinneren først kan bekjentgjøres i Kjøreveiens aprilnummer. Lykke til!

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

ANSVARLIG REDAKTØR:

Sigurd Sandvin

REDAKSJON:

Njål Svingheim, redaktør, linje 55156
Olav Nordli, linje 55931
Stig Herjuaune linje 72575
Harry Korslund, linje 55932
Sindre Ånonsen, linje 75707
Kjell Bakken, linje 57573

ADRESSE, REDAKSJONEN:

Kjøreveien v/ Svingheim
Jernbaneverket HK
Boks 1162, Sentrum, 0107 Oslo
Epost: Njal.Svingheim@jbv.no

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7

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

Tine Komissar (72 5) 7 25 25

Region Sør

Sindre Ånonsen (32 2) 7 57 07

Region Vest

Truls Hegrenæs (55 9) 6 61 00

JBV Utbygging, Oslo

Øystein Grue (22 4) 5 59 54

JBV Utbygging, Drammen

Ronald Holmstrøm (32 2) 7 57 98

Jernbaneverket

Jernbanemusikk - ikke hornmusikk!!

Nei hornmusikk er ikke lenger hva det var - eller det blir i alle fall ikke det, hvis musikkorpsene gjør som Jernbanens Musikkorps i Drammen - skriver avisen Fremtiden i en reportasje fra et meget vellykket besøk av den kjente Tubaisten Stein Erik Tafjord fra Brass Bros. Korpset i Drammen har mange gode krefter i rekkene . Besøket av Tafjord var et tiltak i arbeidet for å skape trivsel og musikkglede blant medlemmene - en annen måte å utøve musikk på. Tafjord uttrykte at all korpsmusikk ikke trenger å være like straight - play betyr å leke - man skal leke når man spiller og det skal være morsomt.

Denne kvelden fikk de groveste messingblåserne, med akkopangnement og rytme fra Congas, leke med afrikanske rytmer og virkelig lære å gi uttrykk for hva spilleglede er.

Jernbanemusikerne i Drammen jobber nå videre mot et av høydepunktene i sesongen - konsertarrangement på selveste hovedscenen i det flotte Drammen Teater. Et konsertkonsept som er å velge musikk med tema fra forskjellige musikktyper. Ved disse konsertene har vi knyttet til oss profesjonelle sangere og andre lokale krefter.

Så også i år - I Drammen Teater den 8. april kl 18.00 er temaet i forestillingen musikk fra blant annet James Bond 007 filmene spesielt arrangert for korps og med sang fra Kari Gjærums strupe. Dansere og korister fra St. Halvard videregående skole har koreografert dans og koring til låtene. Kjente låter som blant annet Themes from James Bond, Goldfinger, For Your Eyes only, License to kill, Diamonds are forever. mfl. I tillegg blir det også annen musikk som gir spredning i programmet. Det hele blir ledet av vår dyktige instruktør og dirigent Odd Arve Hjørungdal . Et program vi håper vil vise at korpsmusikk har stort mangfold og er mye mer enn 17.mai.!

Alle er hjertelig velkommen til Drammen teater lørdag 8.april for å se og høre at jernbanemusikerne har en fin fritidsbeskjeftigelse !

Svein Arvesen ,
Jernbanens Musikkorps Drammen

JM Rinkbandy

29. januar avholdt JIL Drammen JM i rinkbandy i Kongsberg. Det var en bra bane med gode isforhold. Det var 7 lag, men ikke alle lag hadde fulltallig mannskap. JBIL Halden stilte med to lag, uten reserver for noen av lagene. JIL Grorud startet første kamp med akkurat mannskap, men fikk en reserve omsider. Kampene som ble spilt var jevne og gode. Gruppe 1, som bestod av Halden 1, Drammen og Kongsberg, var det målforskjellen som avgjorde mellom Halden og Drammen om hvem som gikk til bronsefinale eller plasseringskamp. I gruppe 2 ble andrelaget til Halden utslått, mens Hamar gikk til plasseringskampen og Stasjonskameratene til bronsefinalen. Kongsberg og Grorud gikk klart videre til finalen.

Bronsefinalen var en tett kamp og det hele måtte avgjøres med straffeslag. Den konkurransen vant JIL Drammen og tok dermed bronse. I finalen var det stor spenning. Imidlertid så viste det seg at JIL Grorud hadde bedre spill, bedre taktikk og et klart overtak. De vant tilslutt 7-3.

NJIF takker JIL Drammen og lagene.

Morten Westin

RESULTATER
PULJE 1 PULJE 2
HALDEN 1 HAMAR
KONGSBERG GRORUD
JIL DRAMMEN HALDEN 2
1 KONGSBERG - JIL DRAMMEN 4-2
2 STASJONSKAM. - GRORUD 2-3
3 HAMAR - HALDEN 2 4-0
4 HALDEN 1 - KONGSBERG 0-3
5 GRORUD - HAMAR 6-2
6 HALDEN 2 - STASJONSKAM. 1-3
7 JIL DRAMMEN - HALDEN 1 2-2
8 HALDEN 2 - GRORUD 2-7
9 HAMAR - STASJONSKAM. 2-3
KAMP OM 5. OG 6. PLASSEN
10 HALDEN 1 - HAMAR 3-2
BRONSEFINALE:
11 JIL DRAMMEN - ST.KAM. 2-2
JIL DRAMMEN VANT 2-0 på straffer
FINALE:
12 KONGSBERG - GRORUD 3-7
NR. 1 JIL GRORUD (JERNBANEMESTERE 2000)
NR. 2 JBIL KONGSBERG
NR. 3 JIL DRAMMEN
NR.4 STASJONSKAMERATENE
Jernbanemestere for Grorud er: Arne Hernes, Bjørn Eriksen, Rolf Smedbye, Ludvig Wiese, Fredrik Solheim og Bjørn Rudå Beste spillere i finalen var Ståle Mikkelsen, Kongsberg og Rolf Smedbye, Grorud

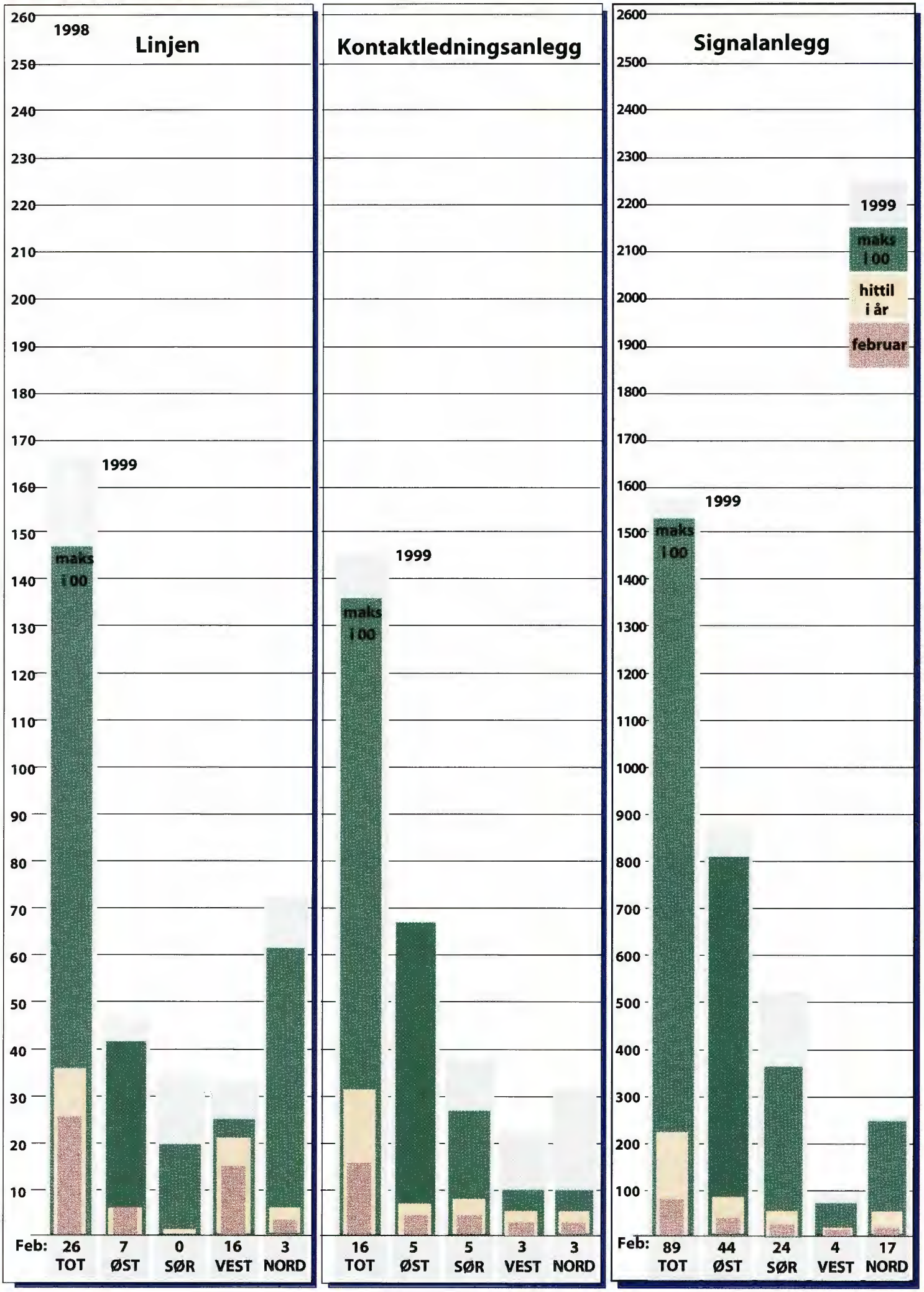
JM-Bridge Lag

Dessverre stilte kun 4 lag i årets mesterskap, den laveste deltakelse noensinne. Mesterskapet ble ellers vellykket og spennende, og som vanlig hadde vi et fint opphold på Olrud Rica, Hamar helga 11-13. februar. Etter at både Stålving og Marienborg hadde vunnet stort i sine 2 første kamper, fikk vi en ren finale i siste runde, likeså en ren «bronsefinale» mellom Hamar og Trondheim. Marienborg måtte vinne med minst 17-13 for å bli mestre, og etter å ha ledet klart ved halvtid så det lyst ut for Marienborg Stålving hentet inn det meste av forspranget etter halvtid, men Marienborg holdt seg de nødvendige poeng foran og vant 18-12, slik at de nok en gang tok JM-tittelen. Med dette kvalifiserte de seg til årets FISAIC-mesterskap som arrangeres i Kokkola,Finland.

Leif Nygård

Sluttresultat:
1 og Jernbanemester Marienborg BIL 60VP
Reidar-Bårseth-Lars Frøland
Arve Nordskag-John Våge
2 Stålving 57
3 JIL Trondheim 41
4 JIL Hamar 20

Feil i februar



KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
nr 3 mars 2000

FOTO: NORSK JERNBANEMUSEUM

Ofotbanens personales orkesterforening i 1904.

Jernbanekulturlivet er spennende for museet...

Jernbanefolk har lang tradisjon for kollektive tiltak som har fremmet identitet og fellesskapsfølelse, tradisjoner som er høyst levende ennå selv om innholdet kan ha endret seg. Den kollektive bevissthet er sterk og levende innen jernbanen, og dette temaet vil vi gjerne vite mer om på Norsk Jernbanemuseum. Gjenstander og fotografier fra kulturaktiviteter for og med jernbaneansatte er mangelvare her, og trengs i aller høyeste grad hvis museet skal klare å vise også denne sida av norsk jernbanehistorie.

AV BJØRG EVA AASEN

Museet mottok nylig arkiv og gjenstander etter det nedlagte Jernbanens Sangforening i Drammen, et kor som med noen avbrudd kunne regne seg tilbake til 1866 da det i anleggstida på Randsfjordbanen ble dannet et sangkor blant jernbanefunksjonærene. Dette koret opptrådte under de høytidelige åpningene av de forskjellige banestrekningene ut fra Drammen i årene 1866 - 72 med "særdeles god sang og vakte fortjent oppmerksomhet blant de innbudte gjester".

Dette var nok forløperen til Jernbanens Sangforening som ble stiftet av kontorpersonalet ved Drammen stasjon 1. april 1876. Kontingeneten var 0,80 kr. for aktive og 0,25 kr. for passive medlemmer pr. kvartal, og i statuttene heter det bl.a om frammøtet: "naar Udeblivelse fra Øvelserne eller over 14 Minutters forsilde Fremmøde indtræffer uden gyldig Grund, erlægge Vedkommende en Mulct af henholdsvis 25 og 10 Øre".

Sangforeningen var i mer eller mindre jevn virksomhet fram til 1907, da begynte frammøtet og aktivitetene å svikte og virksomheten lå nede helt fram til mars 1918 da "Jernbanekoret" igjen begynte å øve. I september samme år hadde koret sin første opptreden, og "Rett som ørnen stiger" kan vel sies å være en åpningssang med symbolsk tittel. Årene som fulgte var preget av jevn framgang og stort medlemstall, og ved 10-årsjubileet i 1928 talte koret femti aktive sangere. Møteprotokoll og Stevne- og Konsertprotokoll forteller om et aktivt kor som deltok på mange sangerstevner rundt om i distriktet så vel som nasjonale og nordiske sangerstevner for jernbanesangkor. I protokollene er konsertprogrammer, aviskritikker og reiseruter limt inn, og protokollene er et funn for den som skal lage utstillingene i det nye museet.

Så dere som har deltatt i kor, korps, sjakklag, bedriftsidrettslag osv. innen jernbanen, let i skap og skuffer og send oss det som kan avsees. Har du et gammel sjakkbrett som har reist Europa rundt på sjakkturnering eller en fravokst fotballdrakt med bedriftsidrettslagets navn på ryggen? Ei sangerlue som ikke lenger er i bruk eller et gammelt instrument? Diplomer, medaljer eller konsertprogrammer? Museet vil gjerne vise publikum noe av denne fellesskapskulturen som de fleste bedrifter streber etter å skape, og som jernbanefolk har hatt siden de første banene ble anlagt. Eventuelle fotografier kan vi kopiere slik at originalen returneres.

Ta kontakt med Bjørg Eva Aasen på interntlf. 73163 eller 62 51 31 63 eller send en mail til bjorg.eva.aasen@jbv.no