KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

Nr 1 - 2001

SIKKERHET

Kraftig sikkerhetsforsering

Dersom Stortinget bevilger 455 millioner kroner ekstra til sikkerhetstiltak i år og utvider rammen for investeringer i første planperiode av Nasjonal transportplan med 3,6 milliarder kroner, betyr det kraftig øking og forsering av sikkerheten på jernbanen og i resten av transportsektoren.

Side 4

Framtiden ligger i knutepunkt

Togene kan ikke lenger stanse ved alle «melkeramper». I stedet er framtiden for jernbanen å etablere knutepunkter hvor det er potensiale for store økninger i antall reisende.

Side 10

Historisk miljøsatsing

Arbeidet med å redusere utslippene av avgasser fra arbeidsmaskinene er den største miljøsatsing på maskinsiden i Jernbaneverkets historie, sier avdelingsingeniør Øyvind Ånerud i Baneservice.

Side 14

Jernbaneverket

Ingen satte foten ned

- Ingen satte foten ned, sier leder Ove Dalsheim i Norsk Jernbaneforbund om uenigheten mellom jernbanedirektør Steinar Killi og tidligere NSB-sjef Osmund Ueland om hva som skjedde forut for offentliggjørelsen av den foreløpige rapporten etter Åsta-ulykken.

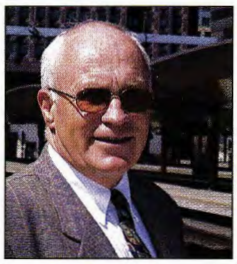
Side 8

Lydalarmene snart på plass

Innen 1. april i år skal lydalarmer på alle togledersentraler, som ikke har hatt det fra før, være installert og klare til drift. Det lover teknisk direktør i Jernbaneverket, Ingolv Pedersen, som avviser kritikken om sein gjennomføring av prosjektet.

Side 6

Signaler



Mot lysere tider

Jernbaneverkets budsjett for 2001 var skuffende og ga ikke rom for noen økning i aktivitetsnivå. Jeg har tidligere uttalt at budsjettet ikke reflekterer ønsket i Nasjonal Transportplan om å satse på jernbanen. Og Nasjonal Transportplan må oppfylles hvis vi skal snakke om en forbedring av jernbanens konkurransekraft.

Desto mer gledelig er det nå å kunne registrere at flere sentrale politikere, fra ulike politiske partier, engasjerer seg i dette og stiller spørsmålet om det er satset nok på jernbanen. Riktignok er det valgår i år, men mye tyder på at det blant politikerne er en gryende erkjennelse av at vi trenger alternativer til en miljøbelastende og ulykkesutsatt vegtrafikk. Økningen i antall dødsulykker på vegene i år 2000 i forhold til året før, tilsvarer nesten to Åsta-ulykker.

Samferdselsdepartementet har i forbindelse med Stortingets behandling av transportplanen, fått spørsmål fra Stortingets samferdselskomite om hvilke tiltak som vil bli prioritert hvis rammene for investeringer økes med 900 millioner kroner mer i året enn forslått i den første fire-års perioden. Vi har gitt vårt forslag til svar, og vi kan dokumentere at vi har svært gode prosjekter på venteliste - prosjekter som både vil bidra til økt sikkerhet, bedre kapasitet og en mer moderne jernbane.

Paradoksalt nok er det også slik at når ulykker har rammet, stilles det spørsmål om det har vært bevilget nok til sikkerhetsfremmende tiltak. I stortingsdebatten om årets statsbudsjett var dette et stadig tilbakevendende tema. Jernbaneverket har dokumentert overfor departementet at vi kan bruke 455 millioner kroner mer på sikkerhetstiltak i 2001 hvis det gis tilleggsbevilgninger. Disse pengene vil i så fall gå til fjerning av planovergangen, rassikring, tunnelsikkerhet, sikring av stasjoner og forsert utbygging av ATC. Hvis vi skulle prioritert dette innenfor 2001-budsjettet måtte vi utsatt Skøyen-Asker-prosjektet. Det ville ikke vært fornuftig – heller ikke ut fra en vurdering av framtidig sikkerhetsnivå.

Samferdselsdepartementet har varslet en proposisjon før påske om oppfølgingen av Åsta-kommisjonens rapport. Det er derfor ikke for sent å håpe på en utvidet ramme i 2001 til sikkerhetstiltak .

Uansett - vårt viktigste bidrag til økt satsing på jernbanen vil være å holde det vi lover, stå sammen som organisasjon, prioritere ressursinnsatsen riktig og ha full oppmerksomhet om det sikkerhetsarbeid vi har forpliktet oss til gjennom handlingplanen for bedret sikkerhet.

Slik bygger vi tillit og kan ha et velbegrunnet håp om at vi går mot lysere tider.

Steinar Killi

Ingen Gamlebytunnel

Det blir ikke bygd tunnel gjennom Gamlebyen i Oslo. Milliardprosjektet vil trolig bli lagt politisk død for evig og alltid.

SVEIN ERIK BAKKEN

I følge Dagsavisen vil samferdselsminister Terje Moe Gustavsen og regjeringen fraråde bygging av den omstridte togtunnelen. Samtidig er det trolig ikke lenger flertall på Stortinget for milliardprosjektet.

I følge Dagsavisen har konklusjonen om å si nei til byggingen i en eller annen form vært lenge klart i Samferdselsdepartementet. Spørsmålet er om planene skal skrinlegges for evig og alltid eller om regjeringen skal foreslå å utsette saken.

Arbeiderpartiet var i utgangspunktet sterk motstander. Partiet har i beste fall beveget seg til en svært lunken holdning til prosjektet. Helst vil partiet ha saken skrinlagt, og det blir i følge Dagsavisen også resultatet når regjeringen legger fram sin innstilling i løpet av vinteren.

To ganger har et flertall på Stortinget gått inn for tunnel gjennom Gamlebyen. Nå er talsmenn for Høyre, sentrumspartiene og Sosialistisk Venstreparti i ferd med å løpe fra sine tidligere løfter og vedtak i Stortinget.

Både lederen av Stortingets samferdselskomite, Oddvard Nilsen (H), KrFs Rigmor Kofoed-Larsen og SVs Inge Myrvoll, vil av ulike grunner ikke lenger gå inn for bygging av togtunnel gjennom Gamlebyen.

INNHOLD

Kjøreveien 1-2001

Den nye "sikkerhetsbibelen"	3
Kraftig forsering av sikkerheten	4
Alle lydalarmer på plass 1. april	6
Passer sikkerheten	7
Ingen satte foten ned	8
Bygger nye holdeplasser	9
Framtiden ligger i knutepunkter	10
Raskere enn forventet	11
Politikerne må ta ansvar	12
Felles havarikommisjon	13
Miljøkrus til Bane Agder/Rogaland	14
Historisk miljøsatsing	14
Grunneier har sagt sitt	16
God sikt på Østfoldbanen	17
Dobbeltsporet i Sande utsatt	18
Ganddal et skritt nærmere	19
Renessanse for trebruene	20
Designprogrammet er snart klart	22
Sikres mot fallende trær	23
Reisen til Fornebu	24
Feil i august	27
Samtidsdokumentasjon av Rørosbanen	28

Den nye "sikkerhetsbibelen"

- Utgivelsen av Jernbaneverkets sikkerhetshåndbok er en historisk begivenhet som markerer overgangen fra hendelsesbassert sikkerhet til en ny måte å tenke sikkerhet på. Her legger vi mer vekt på å være i forkant hele veien enn tidligere, sier sikkerhetsdirektør Ove Skovdahl.

SVEIN ERIK BAKKEN

Sikkerhetshåndboken inngår som en del av Jernbaneverkets overordnede styringssystem. Håndboken skal gi svar på og utfylle de rammer som trekkes opp i det overordnede dokument innenfor sikkerhetsområdet i Jernbaneverket.

Overordnet filosofi

- Sikkerhetshåndboken beskriver Jernbaneverkets sikkerhetsstyring og gir detaljerte sikkerhetsmål basert på Jernbaneverkets sikkerhetsfilosofi og overordnede sikkerhetsmål. Den beskriver hvorledes Jernbaneverket skal ivareta krav til sikkerhetsstyring i jernbanelovgivningen, fortsetter Skovdahl.

– Håndboka stiller videre krav til systematisk gjennomgang av sikkerheten i alle forhold i Jernbaneverkets virksomhet, samt gjennomføring av tiltak for kontroll og reduksjon av risikoen. Boka beskriver også hvilke metoder for risikoanalyse som skal benyttes i Jernbaneverket, forteller sikkerhetsdirektøren.

Nytt tankesett

– Hvorfor har dere laget denne sikkerhetshåndboka?

– Det er for å innarbeide det nye tankesettet i hele Jernbaneverket, der det legges mer vekt på å være i forkant hele veien.

- Hva er nytt i forhold til tidligere?

– Det er den nye metoden for å tenke sikkerhetsanalyser metodisk når det gjelder sikkerhet. For noen år siden nådde vi så langt vi kunne ved å være hendelsesbassert i vårt sikkerhetsarbeid. Nå er det nødvendig å tenke analytisk og proaktivt for å komme enda lenger. Dette er det viktigste vi ønsker å oppnå med håndboka, nemlig en ny vinkling på en overordnet sikkerhetstankegang, sier Skovdahl.

Grunnmur

- Er det etter påtrykk fra Statens Jernbanetilsyn at sikkerhetshåndboka foreligger nå?

– Sikkerhetsforskriften som kom ved forrige årsskifte påskyndet arbeidet. Men vi var i gang med å tenke nytt innen sikkerhet før den kom. Grunnlaget for boka ble lagt på Jernbaneverket ledermøte 30. november 1999. Der ble det utformet en ny sikkerhetsfilosofi, og det er dette vedtaket vi nå ser resultatet av. I tillegg har vi fått hjelp av Jernbanetilsynet til å bygge videre på den grunnmuren som ledermøtet laget, sier Skovdahl.

Beskriver: - Sikkerhetshåndboken beskriver Jernbaneverkets sikkerhetsstyring og gir detaljerte sikkerhetsmål basert på vår sikkerhetsfilosofi og våres overordnede sikkerhetsmål, sier sikkerhetsdirketør Ove Skovdahl. (Foto: Trygve Bølstad)

Ingen julegave

- Hvem er sikkerhetshåndboka laget for - jernbanedirektøren eller lærlingen?

– Den skal både danne grunnlaget for alle som jobber med sikkerhet på lavere nivåer, og den skal innarbeides i hovedenhetenes styringssystemer på alle områder. Dette er det teoretiske grunnlaget for sikkerhet som skal omsettes i praksis ute i hovedenhetene.

– Det er ingen bok som skal ligge under 3.500 juletrær. Målgruppen er noen hundre ledere og andre som jobber med sikkerhet i regionene. Boka er teoretisk. Poenget er at den skal legge grunnlaget for å utvikle lokale styringssystem og prosedyrer som skal brukes i det daglige arbeidet.

– Hva med de andre?

– De skal få det omsatt i praksis for seg og sitt nivå. Hvordan teoriene skal praktiseres, utformes på lavere nivåer.

– Er det lagt opp en strategi for å få dette til?

– Ja, vi kjører nå en informasjonskampanje og gjennomfører kurs i alle regioner og ved hovedkontoret. I tillegg har alle regionene en plan for å innarbeide sikkerhetshåndbok i sine styringssystemer innen 1. mai i år.

– Vi tar videre sikte på å oppdatere bok med jevne mellomrom. Første gang vil bli 1. juni i år. Revisjonen vil bli gjort på grunnlag av innspill, høringer og erfaringer så langt, avslutter sikkerhetsdirektør Ove Skovdahl.

Sikkerhet for milliarder: – Om Stortinget vedtar både å bevilge mer til sikkerhetstiltak i år og øker investeringene i første planperiode av NTP, vil vi få drøyt 1,7 milliarder kroner mer til sikkerhetstiltak de fem første årene, sier plan- og utredningsdirektør Stein. O. Nes i Jernbaneverket.

Kraftig forsering av sikkerheter

- Dersom myndighetene bevilger 455 millioner kroner ekstra til sikkerhetstiltak i år og utvider rammen for investeringer i første planperiode av Nasjonal transportplan (NTP) med 3,6 milliarder kroner, betyr det kraftig øking og forsering av tiltak som direkte og indirekte vil øke sikkerheten på jernbanen og i resten av transportsektoren.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier plan- og utredningsdirektør Stein. O. Nes i Jernbaneverket.

– Om Stortinget vedtar begge deler, vil det bety gjennomføring av tiltak for bedre sikkerhet for til sammen drøyt 1,7 milliarder kroner mer de fem første årene.

- I tillegg vil vi kunne sette i gang og forsere nye store utbyggingsprosjekter for om lag 1,9 milliarder kroner i og rundt storbyene Oslo, Trondheim, Stavanger, Bergen, samt Eidangertunnelen. Igangsettelse og forsering av disse store prosjektene vil være viktige tiltak for raskere å flytte trafikk fra vei til bane og dermed være viktig for mer sikker transport, understreker Nes.

På oppfordring

Bakgrunnen for Nes sin kommentar er at Samferdselsdepartementet i fjor høst ba Jernbaneverket utrede hvilke sikkerhetstiltak som kan gjennomføres ut over tiltakene som alt ligger inne i budsjetter for i år.

Videre har Samferdselskomiteen i Stortinget stilt spørsmål om hvilke prosjekter som kan gjennomføres dersom investeringene øker med 900 millioner kroner til 2,5 milliarder kroner årlig i NTP-perioden 2002 til 2005.

Jobb nummer en

- Av de 455 millioner kroner som vi kan gjennomføre ekstra sikkerhetstiltak for i år, er det bare 135 millioner kroner til tunnelsikring som er helt nye tiltak. Dette er oppfølgning av krav fra myndigheter innen brann- og jernbanetilsyn. Resten av tiltakene er forsering av tiltak som ligger i forslaget til NTP som nå er til behandling i Stortinget, fortsetter Nes.

I tillegg til tunnelsikkerhet foreslår Jernbaneverket at resten av ekstramillionene brukes på sanering og sikring av planoverganger, stasjonssikring, rassikring, samt utbygging av fjernstyring og automatisk togstopp. Tunnelsikkerhet og sanering av planoverganger er høyest prioritert av disse tiltakene. Dersom det ikke blir noe av ekstrabevilgningen på 455 millioner kroner i år, vil Jernbaneverket prioritere disse tiltakene i 2002.

Lavere prioritet

- Med unntak av tunnelsikring er de andre forslagene til tiltak, etter en samlet vurdering der sikkerhet spilte en avgjørende rolle, prioritert etter de tiltakene som ligger innenfor årets budsjettramme, på vel en milliard kroner, opplyser Nes. Samlede investeringer kan dermed komme opp i vel 1,5 milliarder kroner i år om regjering og Storting går inn for å bevilge ytterligere 455 millioner kroner til investeringer seinere i år.

Forsere store prosjekter

- Dersom Stortinget vedtar å utvide rammene for Jernbaneverkets investeringer med 3,6 milliarder kroner i den første fireårsperioden av NTP, vil det bety at de årlige investeringene kommer opp i nesten 2,5 milliarder kroner i denne perioden, fortsetter plan- og utredningsdirektøren.

– Dermed blir det mulig å ferdigstille store deler av nytt dobbeltspor mellom Asker og Lysaker inklusive Fornebu-

banen. Parsellen Kolbotn – Ski samt Eidangertunnelen kan startes opp. Videre ferdigstille nye dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes og Arna og Bergen og Gevingåsen tunnel nord for Trondheim, fortsetter han.

- I tillegg kan vi da bruke 700 millioner kroner på investeringer i GSM/R (togradio) i første planperiode. Dette er penger som ikke ligger innenfor NTP-rammene før etter 2006. Videre kan vi øke og forsere innsatsen innen programmet for trafikksikkerhet, samt øke forseringen av tiltak på stasjoner og knutepunkter og bruke mer på tiltak som øker kapasiteten.

– I dette opplegget forutsetter vi at de 455 millionene blir bevilget i år og at rammen for resten av tiårsperioden i NTP beholdes, slik at det ikke kun blir en forsering, sier Nes.

Desidert sikrest

- I tider hvor sikkerheten på jernbane har stått i fokus er det viktig å minne hverandre om at tog er det desidert sikreste landbaserte transportalternativet. Hver krone bevilget til å utvikle jerbanen er et bidrag til økt trafikksikkerhet innenfor transportsektoren, avslutter direktør Stein O. Nes.

Fakta om "sikkerhetspakken"

■ På forespørsel fra Samferdselsdepartementet har Jernbaneverket redegjort for hvilke sikkerhetstiltak de kan gjennomføre i år om de får mer penger enn det er bevilget i år.

■ Samlet mener Jernbaneverket at det kan gjennomføres sikkerhetstiltak for til sammen 455 millioner kroner, derav 320 millioner kroner som forsering av tiltak i NTP.

■ Den største posten består av tiltak for å bedre sikkerheten i tunneler med 200 millioner kroner, derav 135 millioner i form av friske penger som ikke er lagt inn i NTP.

■ Ras-sikring er tiltak som skal forebygge eller varsle om ras eller sikre mot konsekvensene av ras. Her kan tiltak for 50 millioner kroner gjennomføres i år. Dette er i hovedsak tiltak som er prioritert i NTP.

■ Til sikring og sanering av planoverganger kan det gjennomføres tiltak for 125 millioner kroner i år som fra før er prioritert i NTP.

■ Til forsering av utbyggingen av fjernstyring og automatisk togstopp, samt detektsjonssystemer kan tiltak for 30 millioner kroner gjennomføres i år. Også dette er i hovedsak tiltak som er prioritert i NTP.

■ Videre kan det gjennomføres sikkerhetstiltak på stasjoner som fra før i hovedsak er prioritert i NTP for 50 millioner kroner i år.

Fakta om økte investeringer i NTP

Stortingets samferdselskomitè har stilt spørsmål om hvilke prosjekter som kan gjennomføres om pengene til investeringer i Jernbaneverket øker med 900 millioner kroner i første planperiode av Nasjonal transportplan (NTP). Her er lista:

■ 1.200 millioner kroner til forsering av utbyggingen av nytt dobbeltspor mellom Asker og Ski.

■ 120 millioner kroner mer til å ferdigstille nytt dobbeltspor mellom Barkåker og Tønsberg.

■ 200 millioner kroner mer til i starte opp byggingen av Eidangertunnelen.

■ 350 millioner kroner mer til forsering og ferdigstillelse av Gevingåsen tunnelen nord for Trondheim.

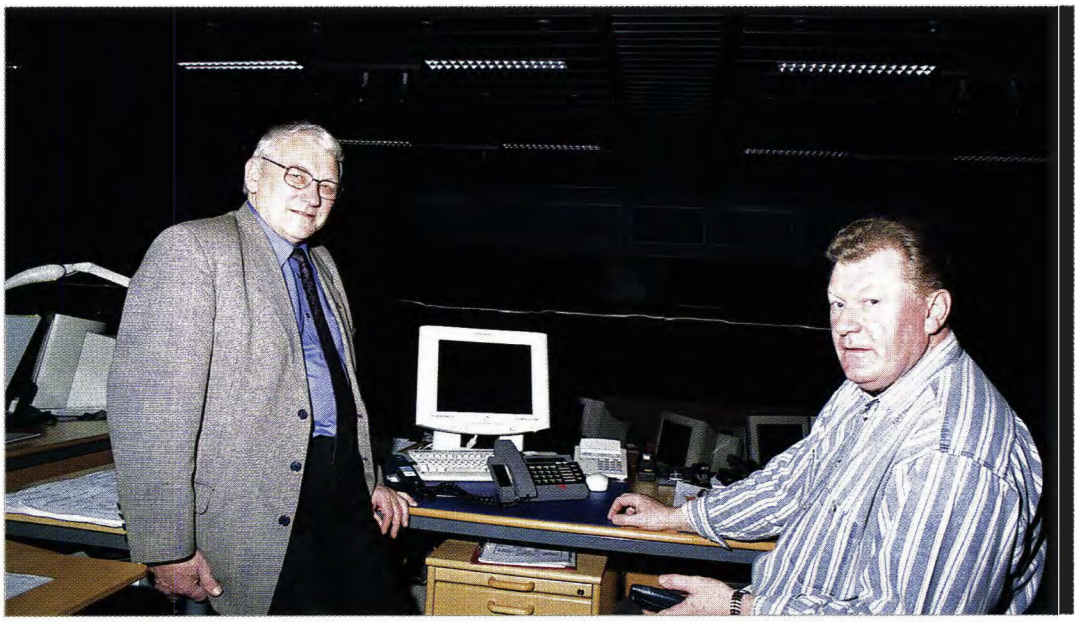
■ 700 millioner kroner mer til forsering og utbygging av togradio.

■ 530 millioner kroner mer til forsering av tiltak for økt trafikksikkerhet.

■ 200 millioner kroner mer til forsering av tiltak på stasjonene og til knutepunkter.

■ 300 millioner kroner mer til forsering av tiltak for å øke kapasiteten.

Innen 1. april i år skal lydalarmer på alle togledersentraler som til nå ikke har hatt slike alarmsystem være installert og klare til drift. Det lover teknisk direktør i Jernbaneverket, Ingolv Pedersen, som samtidig aviser kritikken om for sein gjennomføring av prosjektet.



På plass: - Innen 1. april i år vil nye lydalarmer være på plass her ved trafikkstyringsentralen i Oslo, lover teknisk direktør Ingolv Pedersen (tv) i Jernbaneverket vaktleder Odd Thomsen.

Alle lydalarmer på plass 1. april

AV SVEIN ERIK BAKKEN

Fra før er det bare togledersentralene i Narvik og Bergen som er utstyrt med lydalarmer. Nå er det inngått kontrakter om levering og installering av nye alarmsystem ved sentralene i Oslo, Trondheim, Hamar, Drammen, Kristiansand og Stavanger.

Full dekning

- Innen 1. april i år vil fjernstyrte banestrekninger i Norge være utstyrt med alarmsystemer som ved hjelp av lys og lyd vil varsle togleder ved såkalt utilsiktet forbikjøring av hovedsignaler som viser stopp, fortsetter Pedersen.

I tillegg vil en alarmtekst på dataskjermene vise hvilken stasjon alarmen er utløst på. Indikeringer og hendelser vil bli logget med tidsangivelse, samtidig som togleder vil få muligheter til å skrive inn kommentarer ved hver alarm. Togleder vil også få mulighet til å koble ut alarmen ved lovlig passering av stoppsignal ved skifting og i forbindelse med anleggsarbeid.

Ikke hyllevare

- Hvorfor tar det nesten ett år og fire måneder etter tragedien ved Åsta å få alarmene på plass?

- Det er lett å forstå at folk flest synes at dette er lang tid. Dersom vi skulle ha gjort det raskere, måtte vi ha vedtatt å installere alarmsystemet uten å vurdere nytten av tiltaket og uten å ta med på råd de som jobber på togsentralene, sier Pedersen..

– Det er heller ikke gjort i en fei å utvikle gode tekniske løsninger og få systemet på plass ved alle berørte stasjoner og togledersentraler, mener han.

– Men hvorfor ikke kopiere alarmsystemene som dere har fra før i Narvik og Bergen?

- Så enkelt er det ikke. Slike system er ikke "hyllevarer". Samtidig har de ulike banestrekningene forskjellige systemer for fjernstyring av togene. Det krever igjen utvikling av ulike tekniske løsninger. Noe som har komplisert prosjektet og krevd mer tid, sier Pedersen.

Siler hendelsene

– I tillegg har vi ved å utvikle et slikt system tatt hensyn til at toglederne ikke skal bli forstyrret i sitt arbeid ved å få sitt arbeidsmiljø forverret av uvesentlige alarmer, fortsetter han.

Jernbaneverkets tekniske direktør forteller videre at de har utviklet systemer som i størst mulig grad siler ut såkalte uønskede alarmer, som for eksempel ved tillatt skifting. Bare hendelser som kan føre til farlige situasjoner skal utløse de nye lys- og lydalarmene.

– Ikke minst denne delen av prosjektet har vært krevende, tatt mye tid å utvikle og i neste omgang installere, avslutter teknisk direktør Ingolv Pedersen.

Lydalarmfakta

- I dag er det kun togledersentralene i Bergen og Narvik som har såkalt lydalarm som varsler når tog eller annet materiell kjører forbi rødt hovedsignal. Begge sentralene har gode erfaringer med systemet.
- Kort tid etter Åstaulykken uttalte jernbanedirektør Steinar Killi at det ville være en fordel for sikkerheten å ha lydalarmer på togledersentralene.
- Et utvalg med trafikksjef Øyvind Brustad i Region Nord anbefalte i en rapport 31. mai i fjor å innføre lydalarmer ved alle togledersentraler.
- Hvert år passeres signalene 40 millioner ganger. Jernbaneverket antar at det skjer tilfeller opptil 70 ganger per år hvor toget "sklir" litt forbi et signal som viser rødt.
- Kritisk passering av stoppsignal, skjer statistisk fra en gang per år til en gang per tiår.
- Det er i disse kritiske situasjoner at lys- og lydalarmer kan bidra til å avverge eller redusere konsekvensene av alvorlige og farlige hendelser.
- Jernbaneverket har derfor bestemt å installere slike lys- og lydalarmer ved togledersentralene i Drammen, Oslo, Stavanger, Kristiansand, Trondheim og Hamar innen 1 april i år. Fra dette tidspunkt vil alle banestrekninger med fjernstyring ha slik alarm.
- Totale kostander for prosjektet for hele landet vil bli mellom 30 og 35 millioner kroner.

Passer sikkerheten

- Som regionens sikkerhetssjef skal jeg være pådriver, rådgiver og koordinator, men ansvaret for den daglige sikkerheten ligger fortsatt ute i linjen. Jeg skal være en vakthund som passer på sikkerheten.

KJELL BAKKEN

John K. Tønnessen er konstituert sikkerhetssjef i Region Øst. Vanligvis er han regionens tekniske sjef, men inntil videre har han sluppet denne rollen for å arbeide på fulltid med sikkerhet. I disse dager dreier det seg i all vesentlighet om å gjennomføre Handlingsplanen for økt sikkerhet.

– I Region Øst skal vi gjennomføre 19 tiltak som en del av Jernbaneverkets handlingsplan. Til nå er sju gjennomført, mens vi i løpet av januar skal ha gjennomført ytterligere seks tiltak, opplyser han.

Konstituert

Stillingene som sikkerhetssjefer i regionene er for lengst utlyst og søknadsfristen utløpt. Inntil folk er ansatt og kommet på plass, er det konstituert sikkerhetssjefer i alle regionene. Stillingen er direkte underlagt regiondirektøren og sikkerhetssjefen er medlem av ledergruppen.

Det er utarbeidet funksjonsbeskrivelse for sikkerhetssjefene. Denne funksjonen er ett av punktene for bedre sikkerhetsledelse beskrevet i handlingsplanen.

Pådriver

- Jeg synes det er viktig å understreke at opprettelse av sikkerhetssjef ikke fratar de som har sikkerhetsansvar i dag dette ansvaret. Min rolle er å bistå og være en pådriver og overvåke alle prosesser rundt sikkerhet.

- Videre får jeg som sikkerhetssjef ansvar for alle fora som skal følge opp sikkerhet. Dette gjelder regionens risikogruppe som skal behandle alle saker med stor betydning for sikkerheten og synergiforum som følger opp uønskede hendelser innmeldt i Synergi. Sikkerhetssjefen har også ansvaret for regionens kontakt med Statens Jernbanetilsyn og til sikkerhetsledelsen på HK, sier Tønnessen.

Sikkerhetssjefen vil få ansvar for å følge opp de mål som etableres for sikkerhet i regionen og får selvfølgelig ansvar for å følge opp pålegg fra Hovedkontoret og Jernbanetilsynet.

Inntil videre: John Karstein Tønnessen er konstituert sikkerhetssjef i Region Øst og travel med å gjennomføre tiltak knyttet til Jernbaneverkets handlingsplan for økt sikkerhet.

Faglig støtte

- Jeg har jobbet snart seks år i Jernbanen. På denne tiden har jeg aldri truffet noen ute i linjen som ikke har følt et sikkerhetsansvar. Alle som kjenner Jernbaneverket vet at det arbeides mye og seriøst med sikkerhet i linjen.

- Slik skal det fortsatt være, men jeg ønsker at sikkerhetssjefen skal være en skikkelig faglig støtte for linjen og gi nødvendig hjelp når det skal gjøres vurderinger av tiltak for økt sikkerhet. Slik sett skal sikkerhetssjefen blant annet være et verktøy for linjen i sikkerhetsarbeidet.

God effekt

Tønnessen ser opprettelsen av funksjonen som sikkerhetssjef i regionene som viktig for å nå de mål for sikkerhet som er satt.

– For Jernbaneverket tror jeg oppgraderingen av styringssystemet for sikkerhet og etableringen av en sikkerhetsledelse raskt vil gi god effekt. Det vil etablere en bevisst holdning til å opprettholde det sikkerhetsnivå som er etablert til enhver tid.

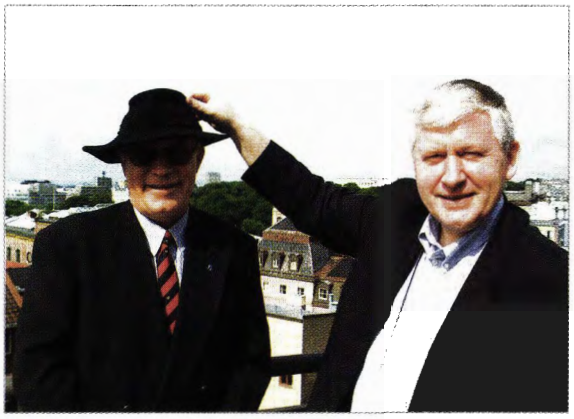
- Videre vil det nå bli lettere å sørge for at enhver endring av systemer eller anlegg ikke svekker sikkerheten, men heller øker den. Etter hvert blir vi også bedre i stand til å prioritere tiltakene riktigere, slik at vi får mest mulig sikkerhet ut av hver krone, sier John K. Tønnessen, konstituert sikkerhetssjef i Region Øst.

KONSTITUERTE SIKKERHETSSJEFER

Alle regionene i Jernbaneverket har konstituert sikkerhetssjefer. Foruten John K. Tønnessen i Region Øst, er Geir Pedersen konstituert i Region Sør, Øyvind Brustad i Region Nord og Inge Hjertaas i Region Vest.

Det er ved søknadsfristens utløp kommet inn 93 søknader på de fire stillingene som sikkerhetssjef. Ansettelsesprosessen er i gang og planen er at alle skal være på plass innen 1. juli.

Kraftig uenige: Tidligere toppsjef i NSB BA og Jernbaneverket, Osmund Ueland og dagens jerbanedirektør, Steinar Killi, er kraftig uenige hva som skjedde i forut for offentliggjørelsen av uhellskommisjonens foreløpige rapport etter Åstaulykken. (Arkivfoto: Sindre Ånonsen)



- Ingen satte foten ned

- Ingen som deltok på møtet om behandlingen av den foreløpige rapporten fra Jernbaneverket s uhellskommisjon etter Åsta-ulykken satte foten ned mot å offentliggjøre rapporten straks, sier leder Ove Dalsheim i Norsk Jernbaneforbund til "Kjøreveien".

SVEIN ERIK BAKKEN

Bakgrunnen for Dalsheims kommentar er uenigheten mellom jernbanedirektør Steinar Killi og tidligere NSB-sjef Osmund Ueland om hva som skjedde forut for offentliggjørelsen av den foreløpige rapporten etter Åsta-ulykken 9. januar i fjor.

Sa ikke nei

- Jeg er enig med jernbanedirektør Steinar Killi om at hensikten med møtet som vi var innkalt til var at vi skulle bli enige om hvordan rapporten skulle behandles overfor offentligheten, fortsetter Dalsheim.

- Samtidig er det riktig at daværende NSB-sjef, Osmund Ueland, frarådet å gå ut med konklusjonene i rapporten på det daværende tidspunktet. Men verken Ueland eller andre sa direkte nei til å gjøre det på det nevnte møtet. Det har jeg i ettertid understreket to ganger på møter i NSB der denne saken har vært oppe til drøfting, sier lederen av Jernbaneforbundet.

Uakseptabelt

Killi har uttalt i et intervju med Hamar Arbeiderblad på et års dagen etter ulykken at han føler seg dolket i ryggen. Bakgrunnen var at Ueland dagen etter offentliggjørelsen av rapporten uttalte til Dagbladet at "det er uakseptabelt å spekulere om skyld når vi snakker om mennesker som ikke kan forsvare seg og som ennå ikke er kommet i graven".

– Hele hensikten med å innkalle ledelsen i NSB BA, Norsk Lokomotivmandsforbund og Norsk Jernbaneforbund var å sikre at ikke vi internt i "jernbanefamilien" etterpå skulle diskutere oss i mellom. Med andre ord var hensikten med møtet å unngå at noen begynte å diskutere rapporten og riktigheten av å gå ut med vår uhellskommisjons foreløpige hovedkonklusjoner om hva vi foreløpig hadde registrert om hendelsesforløpet ved Åstaulykken, sier Killi til "Kjørveien" i en kommentar.

Ueland var helt enig

- På møtet framkom det fra alle klare betenkeligheter om hvordan våre foreløpige konklusjoner ville kunne bli oppfattet, noe vi selv også var klar over. Det var en vanskelig avveining på et tidspunkt hvor media i flere dager hadde spekulert i hva som skjedde og visste at vi satt med opplysninger fra våre logger, fortsetter Killi.

– Ueland var helt enig. Det sa han eksplisitt til meg. Den som hadde de klareste merknader til at vi gikk ut var lederen av Lokomotivmandsforbundet, Øystein Aslaksen. Han pekte på at det fortsatt var mye som var uavklart. Så vidt jeg husker gikk han ikke ut med kritikk av offentliggjørelsen i ettertid, sier Killi.

Tilbakeviser

Osmund Ueland tilbakeviser overfor Hamar Arbeiderblad kritikken fra Killi.

– I det møtet Killi referer til frarådet jeg Jernbaneverket å gå ut med en sånn konklusjon på det tidspunktet, sier Ueland.

– Hva sier du til at Killi føler seg dolket i ryggen av deg?

– Jernbaneverket hadde et behov for å vaske sine egne hender. Killi burde huske godt at jeg advarte mot at dette ville føre til en spekulasjon om skyld. Det vil Killi få bekreftet ved å snakke med lederen i Lokomotivmandsforbundet, sier Ueland.

Lederen av Lokomotivmandsforbundet, Øystein Aslaksen, sier til "Kjøreveien" at han ikke husker eksakt hva som ble sagt av hvem på møtet i Jernbaneverket, men at han anbefalte ikke å offentliggjøre den foreløpige rapporten på det nevnte tidspunktet.

– Når det gjelder Ueland så gav han uttrykk for skepsis mot å offentliggjøre rapporten der og da. Jeg vet at det var hans holdning, da jeg både før og etter møtet snakket med ham om denne saken, sier Aslaksen.

Ikke forstørre problemene

– Killi hvorfor tar du et oppgjør med Ueland nå?

– Jeg vil ikke kalle det oppgjør. Jeg ble spurt av Hamar Arbeiderblads journalist om hva jeg følte om det som skjedde. Jeg pleier å si hva jeg mener. Det gjorde jeg også da. Selv om dette har vært en veldig vond sak for meg i et helt år, ønsket jeg ikke på det tidspunktet som Uelands uttalelser falt, å bidra til å forstørre problemet. Jeg har heller ikke grunnlag for å anta at Ueland sa dette i noen vond hensikt.

– Selv om dette mer enn noe annet gav deg en image som har vært veldig uheldig for deg?

– Ja, men jeg står ved at det ikke var tid og sted å forfølge det den gangen, fastholder Killi.

– Ueland har ikke gått tilbake på noe i denne saken, men fastholdt kritikken av deg?

– Ja, jeg forstår det slik. Det han nå sier om at Jernbaneverket hadde behov for å vaske hendene, skjønner jeg ikke. Han var tross alt Jernbaneverkets sjef i over fire år fram til sommeren 1999. Så den uttalelsen forundrer meg, sier jernbanedirektør Steinar Killi.

TRØNDERBANEN

Bygger nye holdeplasser

Fire nye holdeplasser er under bygging i Region Nord, den femte blir forhåpentlig realisert i løpet av året. - Det har vært hektisk, sier senioringeniør John Ivar Mogseth, som har prosjektlederansvaret for samtlige av byggesakene.

STIG HERJUAUNE

Trønderbanen alene har fått tre nye holdeplasser som ble tatt i bruk fra ruteendring 7. januar i år. En helt ny holdeplass på Marienborg, samt en utbygging av eksisterende holdeplass på Lerkendal (begge i Trondheim). I tillegg er det bygget en ny holdeplass i Levanger, ved Høyskolen i Nord-Trøndelag.

Ingen av holdeplassene er ferdigstilt, men det vil ta kun kort tid før alt er på plass.

De to siste holdeplassene er Valnesfjord og utbygging av mellomplattform ved Mo i Rana stasjon. Valnesfjord (mellom Fauske og Bodø) er en helt ny holdeplass som blir tatt i bruk fra midten av januar.

På samme tid er sju mindre holdeplasser nedlagt på Trønderbanen, for å kunne gjennomføre timetog mellom Steinkjer og Trondheim.

Ekstremt

- Spesielt for etablering av holdeplassene er at byggetiden har vært ekstremt kort. Vi startet fire av prosjektene i fjor sommer, og de vil alle være ferdigstilt i løpet av vinteren, sier senioringeniør John Ivar Mogseth, som samtidig innrømmer at denne utbyggingen har vært en utfordring utenom det vanlige, spesielt med tanke på tidspresset.

Felles for samtlige holdeplasser er at de er lagt til rette for handikappede med både parkeringsplasser og adkomstramper.

Samtidig er det lagt opp til anlegg for sortering av søppel på alle holdeplassene.

I forbindelse med holdeplassene i Trondheim har Mogseth kontaktet firmaet som organiserer bysyklene i byen med tanke på å få etablert sykkelordning på Lerkendal og ved Marienborg.

HEKTISK: Senioringeniør John Ivar Mogseth har prosjektlederansvaret for utbygging av fem holdeplasser. Det er planen at alle skal ferdigstilles i år. (Foto: Stig Herjuaune)

Valnesfjord

Her etableres en ny holdeplass som skal fange opp pendlertrafikk i forbindelse med den nye Agenda-pendelen mellom Rognan og Bodø.
Holdeplassen består av en 60 meter lang plattform, leskur, parkeringsplass og sykkelparkering. Det måtte også bygges en tilkomstvei til denne holdeplassen.
Prislappen er på om lag to millioner kroner.
Holdeplassen tas i bruk fra midten av januar, men er ikke ferdig utbygd før senere i vinter.

Mo i Rana

Det er planlagt en mellomplattform ved Mo i Rana stasjon. Dette for å kunne foreta samtidig ombordstigning i Nord- og Sørgående tog.
Planen er å bygge en plattform på 190 meter som skal være ferdig utbygd i år.
Hovedplan og forprosjekt er ferdig, men Jernbanetilsynet har så langt ikke godkjent planene. Tilsynet vil at Jernbaneverket skal se nærmere på en løsning med undergang (kulvert) fra perrongen og over i spor 2. Planen i dag har en adkomst i planet.
Prosjektet ligger derfor på vent inntil den er internt behandlet og godkjent.

Røstad

Dette er en holdeplass ved Høyskolen i Nord-Trøndelag. Den er 60 meter lang, har leskur, parkeringsplass og sykkelstativ. Den blir ferdig midt i februar. Prislappen ligger på ca. 2,2 millioner kroner.

Marienborg

Marienborg Holdeplass er en større utbygging som er foretatt i samarbeid med Statens Vegvesens utbygging av Ceciliebrua over til Regionsykehuset i Trondheim. Holdeplassen var opprinnelig planlagt i en annen og mer estetisk form, men krav om innsparing førte til en langt enklere og rimelig versjon.
Plattformen er 110 meter lang, med takoverbygg. Det er etablert en mindre parkeringsplass, samt sykkelparkering ved holdeplassen. Det er tilkomst både fra sykehuset (ved Ceciliebrua) og fra Osloveien.
Holdeplassen skal finansieres av Jernbaneverket, med et tilskudd fra storbymidler.
Prislappen er på om lag 17 millioner kroner.
Marienborg Holdeplass er tatt i bruk fra ruteendring i januar i år, men blir offisielt åpnet samtidig med Ceciliebrua 9. februar.

Lerkendal

Holdeplassen på Lerkendal er en utbygging av den gamle «melkerampen». Den er nå blitt 55 meter lang, har leskur, to parkeringsplasser for handikappede, samt sykkelstativ. Det er også bygd en mindre adkomstvei til plattformen. Utbyggingen er finansiert ved Dovrebanens vedlikeholdsmidler. Prisen er på ca. 1,7 millioner kroner.

- Framtiden ligger i knutepunkter

Stort potensiale: - De to nye holdeplassene på Trønderbanen, Marienborg (bildet) og Lerkendal i Trondheim, har et reisepotensiale alene på halvparten av årsproduksjonen på Trønderbanen, sier senioringeniør Magne Fugelsøy.

- Vi kan ikke lenger satse på at toget skal stanse på alle «melkeramper». Vi må etablere knutepunkter hvor det er potensiale for store økninger i antall reisende. Denne type utbygginger er utvilsomt framtiden for jernbanen, også ute i distriktene.

STIG HERJUAUNE

Det sier senioringeniør Magne Fugelsøy ved plankontoret i Region Nord (RN).

- Jernbanen går gjennom byer, og er forholdsvis sentralt plassert, men utviklingen har ført til at norske jernbaner gjerne har for dårlig tilgjengelighet - spesielt gjelder dette utenfor det sentrale østlandsområdet. Senioringeniør Magne Fugelsøy mener rett og slett at tiden har løpt fra det gamle innarbeidede stoppmønstret og at jernbanen i dag ikke har utnyttet sitt brukerspotensiale:

Stort potensiale

- På Trønderbanen er det naturlig at trafikken mellom de mange små holdeplassene blir ofret til fordel for flertallet av de reisende og en mer rasjonell utnyttelse av materiell og driftsmidler. Vi kan rett og slett ikke opprettholde et finmasket stoppmønster om vi skal tenke hurtigere tilbringing og flere avganger.

Han poengterer at i den sammenhengen er Marienborg og Lerkendal i Trondheim en nysatsing med et stort potensiale for økt passasjertall;

- Når det gjelder de to nye holdeplassene på Trønderbanen, viser en fersk analyse at de til sammen har et reisepotensiale på en halv million passasjerer per år. Det alene er halvparten av årsproduksjonen på Trønderbanen.

- Det er nettopp dette som er sakens kjerne; satser vi på å være mer tilgjengelige hvor det er store markedsmuligheter, er jeg ikke i tvil om at det er denne typen utbygginger som er fremtiden for Trønderbanen og andre togprodukter, sier Fugelsøy.

Må ofres: - På Trønderbanen er det naturlig at trafikken mellom de mange små holdeplassene blir ofret til fordel for flertallet av de reisende og en mer rasjonell utnyttelse av materiell og driftsmidler, sier senioringeniør Magne Fugelsøy.

Strategi

Tilgjengelighet er imidlertid bare en del av den strategiske satsingen på Trønderbanen.

- For å utnytte potensialet må vi ha et tilbud hvor det går raskere tog og hvor det tilbys flere avganger per døgn. Et av de viktigste fremtidige prosjektene for RN, som vil komme Trønderbanen til gode, er utbygging av Gevingåsen tunnel.

- Ikke bare vil den bety flere minutters tidsbesparelse mellom Stjørdal og Trondheim, men viktigere er det at vi eliminerer en flaskehals på strekningen. Tunnelen vil bety at vi kan fordoble trafikken samtidig som vi oppnår en mer rasjonell rutestruktur. Eksempelvis kan NSB BA da tilby samme rutetilbud med færre togsett, poengterer Fugelsøy.

Krevende

Utbyggingen av Marienborg er et godt eksempel på hovedideen i Nasjonal Transportplan (NTP); nemlig at statsetatene skal samarbeide om utbygginger hvor

det er naturlig. Statens Vegvesen har på Marienborg hatt byggherreansvaret, mens Jernbaneverket har bidratt innenfor sitt fagfelt.

- Utviklingen av de store holdeplassene er dermed blitt et spleiselag mellom Statens Vegvesen, fylkeskommunen og Jernbaneverket.

Fugelsøy presiserer at denne arbeidsformen er krevende både for organiseringen av arbeidet internt i Jernbaneverket, samt arbeidet med å få tildelt midler til slike utviklingsprosjekter.

Mer fleksible

- Det gir lite fleksibilitet å operere med en prioriteringsliste på landsbasis og tildele årlige midler ut fra en slik vurdering. Vår tids krav til fleksibilitet og medvirkning til samfunnsbyggingen gjør at planene bør være mer fleksible. Vi må arbeide mot det inntrykket omverdenen har som en tungrodd og detaljstyrt statsbedrift.

- Det er etter mitt syn riktigere å operere med regionale prioriteringslister og ha evne til å opptre fleksibelt innenfor prioriterte satsingsområder i samarbeidet med de andre etatene, sier Fugelsøy. Han legger til at ideelt sett ville en «sekketildeling» til slike prioriterte formål vært det beste.

- Poenget er at det svært ofte er andre etater som legger føringer i slike saker, og at det derfor er helt umulig for Jernbaneverket å ha en stram prioriteringsliste for slike utviklingsprosjekter. Ønskemålet kan være at regionen får tildelt en pott hvert år med tanke på å utvikle våre stasjoner.

- Erfaringene tilsier også at for hver krone Jernbaneverket bruker på prosjekter for utvikling av stasjoner, bidrar andre utøvere med det dobbelte. Vi får med andre ord svært mye ut av egne bidrag, mener han.

Endring?

Magne Fugelsøy ser allerede et problemprosjekt i denne sammenhengen; Videreutviklingen av terminalen på Trondheim Lufthavn Værnes.

Det foreligger planer om å integrere Værnes holdeplass i flyplassterminalen. Dagens løsning viser seg ikke attraktiv nok for de reisende.

- Eventuell utvikling av Værnes er et ypperlig eksempel på framtidens samarbeid over etatsgrensene. Luftfartsverket vil legge føringen, og vi vil ha problemer med å utvikle samarbeidet i NTP"s ånd hvis vi ikke har mandat til regional omprioriteringer eller for den saks skyld at vi mangler tilgang på økonomiske midler, avslutter Magne Fugelsøy.

Økt interesse: - Vi ser alt nå at interessen for Trønderbanen har vært merkbart større de få dagene den nye ruteordningen har fungert, sier produktsjef Erlend Solem.

Raskere enn forventet

-Jernbaneverket Region Nords enorme innsats for å få realisert nye prosjekter har gjort satsingen ved Trønderbanen mulig, noe jeg er veldig glad for. Tankegangen omkring knutepunkter ser ut til å gi god uttelling i økt trafikk.

Det er Produktsjefen ved Trønderbanen, Erlend Solem som uttaler dette til Kjøreveien. I skrivende stund har ny rute vært virksom bare en ukes tid, men erfaringene er svært positive så langt.

- Vi har sett at det ikke har vært enkelt å få realisert nye holdeplasser som utnytter sporbeliggenheten omkring noen av de største befolkningssentraene i Trøndelag.

Det er ingen tvil om at det er tøffe ledere ved Jernbaneverket Region Nord som har «skåret gjennom» og tatt belastningen for å få en rask realisering av prosjektene. Resultatet er at kundene har fått et forbedret tilbud langt raskere enn noen kunne forvente. Erlend Solem har mange tanker omkring dette:

Endringer

- Befolkningstetthet og bomønster har forandret seg mye siden jernbanen etablerte seg med flere banestrekninger i 1880-årene. Det er viktig at jernbanen endrer seg med samfunnet, slik at holdeplassene er nært reisemålet til store kundegrupper, fortsetter Solem.

De nye holdeplassene på Trønderbanen er glimrende eksempler på dette.

Trønderbanen har ca. 4.000 passasjerer hver dag. Innenfor en 500 meters radius omkring "nye" Lerkendal holdeplass finnes det 22.200 bosatte, arbeidsplasser eller skoleplasser. For den nye Marienborg holdeplass er tilsvarende tall 14.500.

Merkbart større

- Når halvparten av holdeplassene ved Trønderbanen står for bare fem prosent av trafikken, sier det alt om problemstillingen, sier Solem.

Før omleggingen av Trønderbanen begynte i fjor hadde banen 34 holdeplasser og lokaltogene en gjennomsnitt på 34 km/t.

- Nå er vi nede i 24 holdeplasser, og vi har fått til en timefrekvens på banen. Det er for tidlig å si noe om hvordan utslaget vil bli, men vi ser allerede nå at interessen for Trønderbanen har vært merkbart større de få dagene den nye ruteordningen har fungert, sier Solem.

Framtidsvyer

En analyse på reisemønsteret ved Trønderbanen viser at 75 prosent av de reisende til Trondheim går eller sykler til og fra toget. Det er bare 15 prosent som benytter seg av andre transportmidler i tilknytning til togreisen.

- Med andre ord betyr dette at for eksempel busstilknytning har liten effekt for de reisende. Det er gang- og sykkeltilbudet som må tilrettelegges. Blant annet kan jeg ønske meg et tettere samarbeid mellom Jernbaneverket og Bysykkelordningen. Bysykkel har potensiale til å bli en viktig del av infrastrukturen her i byen.

- Om Jernbaneverket i tillegg legger seg på en linje hvor fleksibilitet preger utviklingsarbeidet, vil vi kunne komme svært langt på Trønderbanen, avslutter Erlend Solem.

Politikerne må ta ansvar

- Reaksjonene blant folk flest og fokuseringen i media på sikkerhet er antagelig en nødvendig betingelse for at noe skal bli gjort for å forbedre sikkerheten i norsk samferdsel.

ØYSTEIN GRUE

Det sa forskningsleder Rune Elvik ved Transportøkonomisk institutt (TØI) på et seminar om samferdselskatastrofene nylig. Han fikk støtte fra daglige leder i Verdikommisjonen Fred-Olav Sørensen.

Første gang

Forskningslederen ved TØI, tok for seg "Sikkerhetsinnsatsen i Nasjonal transportplan 2002 – 2011" på et seminar i regi av Polyteknisk Forening like før jul.

For første gang var representanter fra forvaltning og tilsyn innen samtlige fire samferdselssektororer samlet på ett brett for å debattere sikkerhet. Flere innledere under seminaret henviste til den forestående behandling av en felles nasjonal transportplan i Stortinget.

To hovedspørsmål

Under tittelen "Samferdselskatastrofene – dilemmaet mellom ambisjoner og realiteter", drøftet Rune Elvik følgende hovedspørsmål:

- Er det blitt farligere å reise i Norge i det siste?
- Tyder de store ulykkene med tog og til sjøs på at sikkerheten i transportsystemet er blitt dårligere?
- Hva kan gjøres for å bedre sikkerheten i transportsystemet?
- Kan den ulykkesforebyggende innsatsen bli mer effektiv?

Vegulykker topper

- Sleipner-ulykken i desember 1999 (16 omkomne) og Åsta-ulykken i januar 2000 (19 omkomne) som inntraff med få ukers mellomrom, er heldigvis ikke hverdagskost i norsk samferdsel, fastslo Rune Elvik.

- Når det skjer store ulykker med tog eller til sjøs, er det lett å glemme at vegtrafikk fortsatt er den transportgren der de aller fleste dødsulykkene i transport skjer. I et typisk år står vegtrafikkulykker for 90 prosent av alle som omkommer i transportulykker i Norge.

- Antall drepte på veg har vist en jevn, men avtagende nedgang fra 1970 til 1999. Men i 1998 og 1999 var antall drepte på vei høyere enn ventet ut fra den langsiktige trenden, og ulykkestallene på veg steg på ny i 2000.

- Det er likevel ingen tvil om at vegtrafikk er blitt mye sikrere etter 1970, sa Rune Elvik.

- Eksepsjonelt år

Etter Tretten-ulykken i 1975, med 28 omkomne, har antall drepte i jernbanetransport vist en klar nedgang. Ut fra den langsiktige trenden har antall drepte togpassasjerer i ni av de ti årene etter Tretten-ulykken ligget lavere enn forventet.

- År 2000 fremstår som et helt eksepsjonelt år når det gjelder togulykker. Historisk erfaring gir ingen grunn til å tro at en slik opphopning av alvorlige ulykker er et varig fenomen, sa forskningsleder Rune Elvik.

Katastroferisiko

Forskningslederen redegjorde for hvorfor han vil ikke regne både Tretten-ulykken og Åsta med i samme 25-årsperiode.

I perioden 1970 til og med 1999 inntraff til sammen 26 ulykker med mer enn fem omkomne i norsk samferdsel. I 12 år var det ingen ulykker med fem eller flere drepte. I løpet av 11 år var det en ulykke med så stort omfang. Seks år hadde to ulykker og ett år hadde tre ulykker med minst frem drepte.

- Den faktiske fordeling av hyppigheten av store ulykker de siste år skiller seg ikke nevneverdig fra en tilfeldig fordeling. Det er, med andre ord, slett ikke uvanlig – eller noe tegn på dårlig sikkerhet – at det inntreffer to store transportulykker i løpet av et år, selv om det de fleste år ikke inntreffer noen slike ulykker, eller bare èn ulykke, sa forskningslederen ved TØI.

- Umulig å forutsi

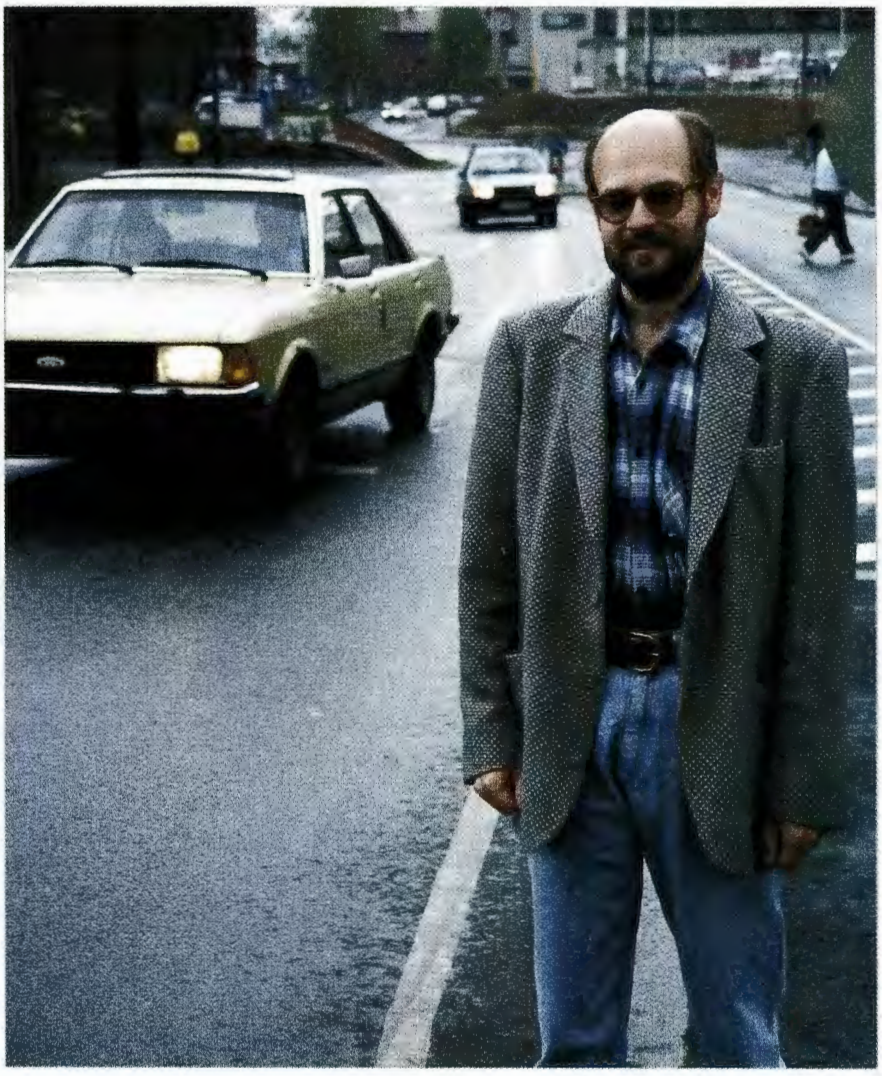
- Det er flere grunnleggende svakheter knyttet til beregninger av hvor ofte store ulykker kan forventes å forekomme, konkluderte Rune Elvik.

En opphopning av flere store ulykker i løpet av kort tid betyr ikke nødvendigvis at den langsiktige hyppigheten av slike ulykker har økt.

Det er helt umulig å forutsi når neste store ulykke vil skje. Selv om en stor ulykke i gjennomsnitt skjer bare hvert tiende år, kan den like gjerne skje i morgen som om ti – femten år.

Satser ikke på sikkerhet

- Forslaget fra Jernbaneverket, Luftfartsverket, Statens vegvesen og Kystverket om et tallfestet mål på høyst 200 drepte i



Lett å glemme: - Når det skjer store ulykker med tog eller til sjøs, er det lett å glemme at vegtrafikk fortsatt er den transportgren der de aller fleste dødsulykkene i transport skjer, sier forskningsleder Rune Elvik ved TØI. (Foto: Harald Aas)

transportulykker i 2012, er forkastet i regjeringens forslag til Nasjonal Transportplan (NTP), konstaterte Elvik.

- Regjeringen legger ikke opp til en vesentlig bedring av trafikksikkerheten. Faktisk vil takten i nedgangen i antall drepte avta betydelig dersom regjeringens anbefalte strategi følges opp, hevdet Rune Elvik i Polyteknisk Forening. Dette er ikke i tråd med idealene i NTP.

Nullvisjonen

Sverige var det første landet som la til grunn en visjon for transportpolitikken om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller alvorlig skadde; Den såkalte Nullvisjonen.

Mens svenske politikere har tallfestet et mål for det høyeste antall drepte i trafikken i år 2007, er det ikke satt noe tallfestet mål for hvor mye man tar sikte på å bedre sikkerheten i det norske transportsystemet i løpet av 10-årsperioden.

Politikere uten mål

I en oppsummering av konferansen etterlyste daglig leder i verdikommisjonen, Fred-Olav Sørensen, et konkret mål – en ambisjon - hos samferdselsministeren.

– Vi trenger et konkret mål som den politisk ansvarlige for samferdselsområdet hvert år kan måle effekten av den ulykkesforebyggende innsats i luften, på jernbanen, på sjøen og på veiene opp mot.

Svenske samferdselsmyndigheter har for lengst vedtatt slike mål, og norske politikere bør arbeide like målrettet, sa Fred-Olav Sørensen. Han pekte på fire innsatsområder for å redusere risikoen for tap av liv og verdier innen samferdsel;

· Forskning og utvikling
· Teknisk utvikling
· Adferdsendring og holdningspåvirkning
· Investeringer i infrastrukturen

- Fravær av offentlig diskusjon om tap av liv og verdier vil resultere i et unødvendig høyt tap av liv og verdier på samferdselsområdet, konkluderte Fred-Olav Sørensen.

Felles havarikommisjon

- Dersom et stortingsflertall i februar, under behandlingen av Norsk Transportplan 2002-2011, beslutter å opprette en felles havarikommisjon til å undersøke ulykker og hendelser innen luftfart og jernbane, kan den nye kommisjonen være på plass innen årsskiftet.

Det uttaler informasjonssjef i Samferdselsdepartementet, Ivar Torvik. I øyeblikket arbeides det med en proposisjon med forslag til hjemmelsgrunnlag for en forskrift om offentlig undersøkelse av ulykker og hendelser på jernbaneområdet.

- Dersom Stortinget stiller seg bak regjeringens ønske om en felles havarikommisjon, behøver det ikke gå lang tid før denne er etablert, bekrefter Ivar Torvik til Kjøreveien.

Som det fremgår av St.meld. nr 46 (NTP 2002-2011) vurderer regjeringen om det bør opprettes en felles uhellskommisjon for alle større ulykker og hendelser innen sjø-, luft-, bane- og vegtransport.

Luftfarten er i dag eneste transportsektor med et fast og uavhengig organ for ulykkesundersøkelser. Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) er organisert som eget forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet og har ansvaret for å undersøke luftfartsulykker og luftfartshendelser.

Havarikommisjonens sammensetning og oppgaver er i samsvar med internasjonale avtaler (ICAO) og EUs Rådsdirektiv om fastsettelse av de grunnleggende prinsipper for undersøkelser av ulykker og hendelser innen sivil luftfart. På bakgrunn av undersøkelser skal HSL komme med tilrådinger til myndighetene, som følger opp sakene overfor Luftfartstilsynet.

Miljøkrus til Bane Agder/Rogaland

KRUS TIL KRISTIANSAND: - Vi kan bli enda flinkere på miljø, tror vinneren av det tredje miljøkruset, Inger Marie Hansen.

Det tredje miljøkruset fra Grønn stat gikk til Bane Agder/ Rogaland og førstekonsulent Inger Marie Hansen for å ta kildesortering på alvor.

SINDRE ÅNONSEN

Hansen og hennes kollegaer holder til i Kristiansand. I samarbeid med Miljøhuset til NSB lokalt har kildesortering blitt en naturlig del av hverdagen.

På alvor

- Det må også sies at kommunen har gjort en god jobb med å tilrettelegge for kildesortering; blant annet med eget anlegg for bioanfall hvor komposten kan hentes som jord av innbyggerne, forteller Hansen.

- Og dere følger opp med å ta miljøet på alvor?

- Ja, det gjør vi, svarer Hansen.

Hun kan blant annet vise til at de har igangsatt tiltak for å få fraktet plast til egnede mottak.

- Jobben med å hente dette er det Miljøhuset til NSB som tar seg av, og der gjør de en god jobb, understreker Hansen.

Bane Agder/Rogaland er også oppmerksomme på spesialavfall. De passer på at emballasje og kanner, som tidligere inneholdt kjemikalier, blir behandlet riktig.

Går mye papir

- Hvordan er det så med papirforbruket i Kristiansand?

- Det er ikke til å legge skjul på at vi i likhet med andre bruker mye papir, innrømmer Hansen.

- Men jeg tror de fleste prøver å begrense seg. Folk er flinke til å kaste papir der det skal kastes, samtidig som kopimaskinen er innstilt på dobbelsidig kopiering, legger hun kjapt til.

Likevel mener Hansen at bruken av papir er den største miljøutfordringen for administrasjonen fremover.

For øvrig er ikke Hansen sikker på at Bane Agder/Rogaland er snillest i klassen på bakgrunn av de foreløpige rapporteringstallene.

- Vi må nok se dette over en lengre periode, sier hun.

Viktig

Prosjektleder for Grønn stat, Live Hestehagen, synes det er greit å gi folk en oppmuntring når de har gjort en god jobb.

- Og prosjektet har et sterkt fokus på dette med kildesortering og riktig håndtering av avfall, sier hun.

Dermed er det bare å vente i spenning på hvem som mottar det neste kruset.

Historisk mi

- Arbeidet med å redusere utslippene av avgasser fra arbeidsmaskinene er den største miljøsatsing på maskinsiden i Jernbaneverkets historie, sier avdelingsingeniør Øyvind Ånerud i Maskinentreprenøren i Baneservice.

SVEIN ERIK BAKKEN

- Målet med prosjektet er å bedre arbeidsmiljøet for de ansatte i Jernbaneverket. Via reduserte utslipp skal vi bedre miljøet langs banenettet over hele landet. Dette skal vi få til ved å bygge arbeidsmaskinene om, skifte motor eller bytte ut gammelt materiell, sier HMS-koordinator Tor Oksnes i Baneservice.

Ansvar som maskineier

Det var i samband med vernerunder i Region Sør at det ble rettet oppmerksomhet mot utslipp av eksos som et arbeidsmiljøproblem i forbindelse med arbeid i tunneler og i trange skjæringer.

Dagens utslipp fra arbeidsmaskinene fører med seg store problemer for de ansatte i form av ubehag, sykedager og i verste fall langsiktige helseskader. I tillegg er utslippene med på å forurense omgivelsene.

– Som maskineier har Baneservice et ansvar både for arbeidsmiljøet og det ytre miljøet, og det er vi nå i gang med å ta konsekvensene av, fortsetter Oksnes.

Signaleffekt

– Arbeidet med å redusere utslippene fra arbeidsmaskinene startet som et reint arbeidsmiljøprosjekt, men vi så rakst at utslippene også er et miljøproblem i forhold til omgivelsene. Selv om utslippene fra våre

Profil: Som et ledd i å gi Jernbaneverket en mer miljøvennlig profil innføres et miljømerke på maskiner som tilfredsstiller de nyeste EU-kravene til utslipp.

ljøsatsing

Først ute: Avdelingsingeniør Øyvind Ånerud (th) i Maskinentrerprenøren i Baneservice og HMS-koordinator Tor Oksnes i Baneservice viser stolt fram den første lastetraktoren med miljøsertfikat.

maskiner er en dråpe i det store forurensingshavet, vil en satsing på reduksjon av utslippene gi en positiv signaleffekt for Jernbaneverket i en tid med mye negativ medieomtale, mener Oksnes.

– Som et ledd i arbeidet med å profilere oss som miljøvennlige innfører vi et miljømerke på maskiner som tilfredsstiller de nyeste EU-krav til utslipp. Disse maskinene vil bli utstyrt med et sertifikat som dokumenter at maskinen oppfyller kravene. Jevnlige kontroller som enten utføres av eller blir revidert av uavhengige eksterne firmaer, skal sikre at maskiner med miljømerke holder mål, forteller Oksnes og Ånerud.

Versting

Fjellrenskebukken "Tuffen 100" som Region Sør leier av Baneservice ble plukket ut til et prøveprosjekt. Begrunnelsen for å velge "Tuffen" er at den hovedsakelig opererer i tunneler og trange skjæringer, samtidig som at den har vært en av verstingene når det gjelder utslipp.

Målinger av motortemperaturen på "Tuffen" og andre typer maskiner viste at de i store deler av tiden ikke oppnår den nødvendige temperatur på 250 grader som kreves for montering av katalysator. I tillegg fører den lave arbeidstemperaturen til uvanlig stor slitasje på motorene. Det fører igjen til lekkasjer av olje og oljerøk i eksosen.

Som natt og dag

– Målinger av utslippene fra "Tuffen" før og etter reparasjon og justering av motoren, montering av ny regulator av temperaturen og installering av katalysator, er som natt og dag. Folkene som har jobbet med "Tuffen" opplever forbedringen som kjempestor, forteller de to.

Utslippene av karonmonoksyd (CO) og karbondioksyd (CO2) fra "Tuffen" er redusert til mellom en tredjedel og en fjerdedel.

– Det vellykkede resultatet viste at utslippene av røyk, støv og CO2 vil bli kraftig redusert. Det gode resultatet gav samtidig klarsignal til å gå videre. Nå står 18 andre verstinger for tur, blant annet et dusin av lastetraktorene (Robel) som det brukes mest av i vedlikeholdsarbeidet av banenettet, opplyser Ånerud og Oksnes.

Fortsatt behov for verneutstyr

Selv om forbedringene av både arbeidsmiljøet og det ytre miljøet vil bli formidabelt etter hvert som maskinene blir miljøsertifisert, er det fortsatt behov for å bruke verneutstyr. Blant annet av hensyn til utslippene av nitrogenoksyd (NO) og andre farlige gasser.
Dagens katalysatorer klarer ikke å redusere disse utslippene i det hele tatt. Det er kjent teknologi at økningen i eksostemperatur vil gi større NO-utslipp.

Miljømerke

Den første av lastetraktorene har nå fått sertifikat og miljømerke er på plass etter at ny motor og gearkasse, samt katalysator til en samlet pris på rundt en million kroner er installert. I tillegg er det avsatt to millioner kroner i år til revisjon av de 17 andre verstingene.

De fleste maskinene som ikke får en så omfattende revisjon, vil få installert temperaturregulator for å få til bedre forbrenning og mindre utslipp.

- Kostnadene vil være avhengig av tilstanden til hver enkelt maskin. Det kan dreie seg om alt fra å skifte, justering av motor til å installere temperaturregulator og eller katalysator. Kostnadene kommer fort opp i 60.000 til 100.000 kroner per maskin.

- Hvor mye det vil koste å få Maskinsentralen rundt 130 maskiner av ulik slag til å tilfredsstille EU-kravene og Baneservice"s eget miljømerke, er ikke mulig å anslå før vi har full oversikt over motortilstanden til alle sammen. Men det dreier seg om store beløp. Vi vil jobbe videre med dette og håper å komme i mål i løpet av 2002, sier avdelingsingeniør Øyvind Ånerud og HMS-koordinator Tor Oksnes.

Grunneier har sagt sitt

Grunneierne ønsker et enda tettere samarbeid med Jernbaneverket Utbygging. I en fersk rapport har berørte grunneiere fra to utbyggingsprosjekter beskrevet sitt møte med Utbygging.

JOFRI LUNDE

Formålet med undersøkelsen er å bedre kontakten med grunneier. 35 grunneiere ble intervjuet og 50 besvarte spørreskjemaer om informasjon og involvering, grunnerverv, anleggsfasen og ferdig anlegg.

Mye å lære

Ifølge rapporten bør Utbygging skreddersy informasjonen til grunneierne mer. Gjennom personlig kontakt kan misforståelser forhindres. Utbygging bør involvere grunneier mer i planfasen for å hente lokalkunnskap og legge grunnlag for en god dialog. Langvarige erstatningssaker er en stor påkjenning for grunneier. Samarbeid og problemløsning om erstatningen bør prioriteres.

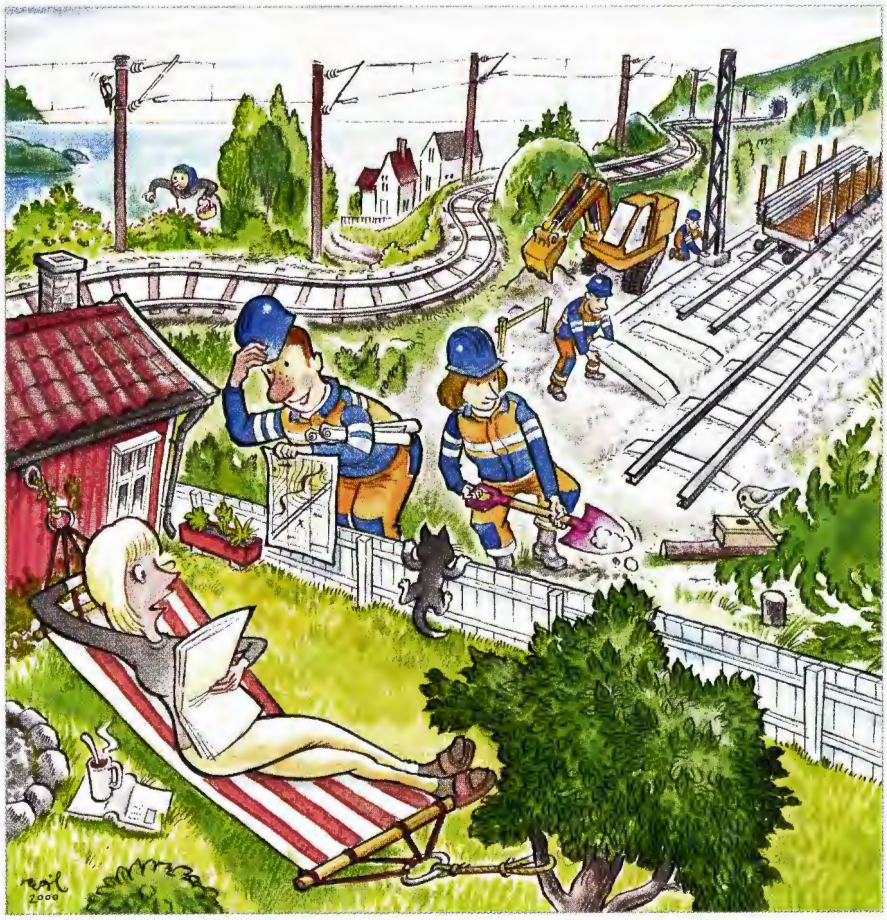
Sosiolog Sølvi Flåte gjennomførte undersøkelsen fra prosjektene Såstad-Haug i Østfold og Sande i Vestfold. Resultatene i undersøkelsen viste at grunneierne på Såstad-Haug totalt sett var mer tilfredse enn i Sande. Et stort antall innløsninger av boliger og knapphet på tid i Sande kan være noe av forklaringen.

Påvirker omdømmet

Det er viktig å måle nabotilfredshet for å se hvordan omdømmet blir ivaretatt. Omdømme er et av Utbyggings suksesskriterier. Leder for grunnerverv Jan Erik Reiten vil bruke undersøkelsen aktivt.

- Vi må fokusere på et godt omdømme og en god dialog i all kontakt med grunneierne. Grunnervervet er ikke bare å inngå en kontrakt. Vanligvis skal vi samarbeide med dem gjennom hele anleggsperioden, sier Reiten. Han mener at hvis samarbeidet først skjærer seg, er det vanskelig å rette opp inntrykket igjen på et senere tidspunkt.

- Vi må oppfatte grunneier som en samarbeidspart og ikke en motpart i en erstatningssak, oppsummerer Reiten.



God dialog: - Jernbaneverket Utbygging bør involvere grunneierne mer i planfasen for å hente lokalkunnskap og legge grunnlaget for en god dialog, sier leder for grunnerverv, Jan Erik Reiten. (Illustrasjon: Egil Nyhus)

Grunneiernes erfaringer:

- Informasjonen fra Utbygging er forståelig og korrekt
- Ønsker mer informasjon og bedre tilpasset egen behov
- Ønsker å bli mer involvert i planfasen
- Utbygging oppfattes som lite fleksibel i grunnervervsaker
- Grunneierne er fornøyde med det ferdige jernbaneanlegget

Utsetter overtakelse

Jernbaneverket ber om at Flytoget AS har driften av kjøreveien på Gardermobanen fram til 30.juni 2001

Jernbaneverket skulle etter planen overta driften av Gardermobanens infrastruktur fra 1. januar 2001. Endret eierskap og driftsansvar for infrastruktur anses å kunne ha sikkerhetsmessig betydning, og skal godkjennes av Statens jernbanetilsyn. Det kreves en omfattende dokumentasjon for slik overføring av driftsansvar.

Jernbaneverket er inne i en svært anstrengt arbeids- og ressurssituasjon. Oppfølging av Åsta-kommisjonens rapport og lukking av avvik fra tidligere revisjoner er et omfattende arbeid som krever en rekke endringer i Jernbaneverkets overordnete styringssystem og prosedyrer.
Dette arbeidet har høyeste prioritet. Jernbaneverket finner det derfor vanskelig på det nåværende tidspunkt å påta seg driften av Gardermobanens kjørevei.

På denne bakgrunn har Jernbaneverket bedt om at Flytoget AS fortsatt forestår driften av Gardermobanens kjørevei på kontrakt med Jernbaneverket fram til 30.06.01 Endringen vil ikke ha budsjettmessige konsekvenser.

God sikt på Østfoldbanen

- Når krengetogprosjektet på Østfoldbanen er ferdig, skal 34 av 115 planoverganger være fjernet. Alle planovergangene som blir igjen, skal ha tilfredsstillende sikt i henhold til teknisk regelverk.

ELLEN SVENSVOLL

Det forteller Øystein Bjerva, ansvarlig for tiltak på planoverganger. Kravet til sikt på planovergangene øker når hastigheten til togene øker. På strekninger der togene skal kjøre raskere enn 130 km i timen, skal det ikke være planoverganger i det hele tatt.

Da krengetogprosjektet på Østfoldbanen ble planlagt, ble alle de 115 usikrede planovergangene på vestre linje kartlagt. De ble beskrevet i en egen delprosjektrapport som var ferdig i mars 2000. I mai begynte Øystein Bjerva, innleid til prosjektet fra Seksjon eiendom og geodata i Teknisk kontor, å arbeide med å kontakte grunneiere, utrede løsninger og sette i verk tiltak.

Til nytte: Her vil en av Jernbaneverkets gamle broer få nytt liv som erstatning for en planovergang som får for dårlig sikt. Litt støping må til, men det er nesten full høyde over mastene i fjellskjæringen. Foto: Thomas Heiberg-Iürgensen

Økonomisk kompensasjon

Det skal fjernes vegetasjon og ryddes sikt på 19 planoverganger, gjøres større fysiske tiltak på 14 og 28 skal fjernes.

- Der rydding av sikt ikke er nok, er den rimeligste løsningen for oss som regel å fjerne planovergangen og gi rettighetshaverne en økonomisk kompensasjon for å benytte andre eksisterende alternativer.

- Det er ikke alltid det finnes tilfredsstillende alternativer. For hver planovergang tar jeg kontakt med grunneiere og andre rettighetshavere, helst muntlig, så ser vi sammen på de løsningene som er foreslått, forteller Bjerva.

Mange runder

De fleste grunneiere er positive til at noe blir gjort, selv om de ikke alltid er enig i Jernbaneverkets forslag til løsning. Det er mye følelser i spill når det gjelder eiendom, hus og hjem og det kan bli mange runder med befaringer og forhandlinger. Derfor tar det ofte lang tid når en planovergang skal legges ned.

- De fleste er saklige, men det hender også folk blir sinte. Da gjelder det å være rolig og fleksibel. Vi prøver dessuten å behandle folk noenlunde likt, men når folk har ulike forventninger til hva de kan få, kan det være vanskelig å bli enig, sier han.

Tenke utradisjonelt

En del steder må det gjøres større fysiske tiltak. Det kan lages ny undergang eller bro over jernbanen eller bygges ny vei til en eksisterende bro eller undergang.

– Ingen situasjoner er like. Noen ganger må både vi og grunneiere tenke utradisjonelt for å finne en tilfredsstillende løsning, sier Bjerva.

Ved en planovergang har grunneieren tidligere fått lov å lage egen vei under en jernbanebro i nærheten. Problemet er at høyden under broen bare er to meter. Det holder til grunneierens personbil, men er for lavt for utrykningskjøretøyer, for eksempel ved brann.

Hvis høyden under broen skal økes, kommer veien under vannlinjen. Løsningen blir å bygge en vanntett mur, senke veien og installere et lite pumpeanlegg for å fjerne regnvann i bunnen av veien. Jernbaneverket gjør jobben og grunneieren overtar veien med vedlikehold og det hele når jobben er gjort.

Lite brukt?

- Det hender at planoverganger som tilsynelatende ikke er i bruk, ikke kan fjernes likevel, sier Bjerva, og forteller om en planovergang som er en bondes eneste mulighet til å komme til skogen sin.

– Bondens forslag til løsning var å legge en bro over en høy fjellskjæring like ved. Hvis vi bekoster broen, ordner han adkomst på begge sider. Det ser ut som om vi kan bruke en av de gamle jernbanebroene vi skal bytte ut på strekningen. Den er for dårlig til å tåle tog i 130 km i timen, men hogstmaskiner i sakte fart klarer den fint. Hvis vi får til broløsningen, kan vi legge ned to planoverganger, avslutter Øystein Bjerva.

Flere tiltak: To meters høyde på denne private veien holder til eierens personbil, men ikke til utrykningskjøretøyer. For å få lagt ned planovergangen i nærheten, bygges en vanntett mur, veien senkes og det blir installert et pumpeanlegg for å fjerne regnvann. Foto: Øystein Bjerva

Kjedelig utsettelse: Nok en gang blir åpningen av to parseller på den moderniserte Vestfoldbanen utsatt.

Dobbeltsporet i Sande utsatt

Det nye dobbeltsporet i Sande blir først åpnet første uken av april 2001. Jernbaneverket (JBV) tok denne beslutningen i november 2000 fordi signalanlegget ikke er levert som forutsatt.

EVA K. ULLAND

Nok en gang blir altså åpningen av parsell 3 og 4 på den moderniserte Vestfoldbanen utsatt, og nok en gang skyldes det mangler ved leveransen fra Adtranz.

Fulle dagbøter

-Det foreligger mangler ved både uttesting og sikkerhetsdokumentasjon for signalanlegget, sier utbyggingssjef Ole Konttorp.

- Det løper fulle dagbøter, og vi er i en komplisert kontraktssituasjon, fortsetter Konttorp.

Det blir allikevel ikke aktuelt å heve kontrakten med Adtranz – til det er konsekvensene for store.

Fordi omleggingen av traséen er væravhengig velger man å utsette denne til april.

Utsettelsen får ingen betydning for ruteplanen for Vestfoldbanen – den legges om i juni 2001 og juni 2002.

Stor betydning

Den 12,5 km dobbeltsporet høyhastighetsbanen som JBV Utbygging ferdigstiller mellom Bergsenga og Holm i Sande kommune nord i Vestfold har stor betydning for Vestfoldbanen. Sammen med Skogerparsellen, som åpnet i oktober 1995, får vi nå totalt 17 km med dobbeltsporet bane for toghastighet på 200 km/t.

Utbyggingen betyr redusert reisetid, bedre komfort og større sikkerhet for togreisende og for de som skal krysse toglinja idet alle kryssinger blir planfrie. Flere tog kan trafikkere banen, og det blir større fleksibilitet ved eventuelle avviks-situasjoner.

I prosjektet inngår også en ny kollektivterminal i Sande sentrum. Her blir det venterom, kiosk, billettsalg og WC, sykkelparkering under tak, drosjekontor, 10 korttids og 200 langtids P-plasser, busstopp for 4 busser – alt med god tilgjengelighet for funksjonshemmede.

Ganddal er skritt nærmere

Miljøverndepartementet, Fylkesmann og Rogaland Fylkeskommunen avviser Sandnes kommunes krav om konsekvensutredning for Ganddal godsterminal. Godsterminalen er dermed kommet et skritt nærmere oppstart.

EVA K. ULLAND

En regntung novemberdag – tilløp til storm – vrengte paraplyer og hutrende mennesker. Mer grå og trist kan ikke Kristiansand bli...

Lys og varme

Men det er utenpå! Vel inne i Jernbaneverket sine kontorer finnes nemlig det jeg savner på en slik dag: Lys og varme. Utbygging og Region Sør holder til i samme lokaler, og her blir jeg møtt av blide og hyggelige kolleger. "Det blide Sørland" er ingen klisjé...

JBV Utbygging sin avdeling i Kristiansand er i dag bemannet med kun to personer: Karsten Borø og Einar Monstad. Prosjektet de jobber med – ny godsterminal på Ganddal – har i flere omganger blitt utsatt fordi man ikke får gjennomslag i reguleringsplanen.

Ytterligere utsettelse

Alt i 1995 ble oppstart vedtatt i hovedplanen, og siden i kommuneplanen (1996). Reguleringsplanen kan tidligst bli godkjent våren 2001, hvorpå prosjektering og grunnerverv kan starte.

Man håper på byggestart i 2002 med åpning av ny godsterminal i 2005. Utvalg for byutvikling kom i juni i år med et krav om konsekvensutredning, og dette førte til ytterligere utsettelse. Fem år har nå gått siden prosjektet ble vedtatt – og ennå er ikke et spadetak tatt...

Byggestart 2002?

- Vi har fått bekreftet fra Hovedkontoret at det ikke kreves konsekvensutredning for godsterminalen og er dermed kommet et skritt nærmere oppstart for godsterminalen, sier utbyggingssjef Ole Konttorp. Dette er klart etter at Miljøverndepartementet, Fylkesmann og Fylkeskommunen har uttalt seg i saken.

- På bakgrunn av dette svaret fra planmyndighet i saken, har vi sendt brev til Sandnes kommune og bedt om at reguleringsplanen realitetsbehandles. Dette burde bety at reguleringsplanen blir vedtatt i løpet av vinteren slik at prosjektet kan starte i 2002, sier Konttorp.

FAKTA NY GODSTERMINAL GANDDAL:

Antall spormeter	7.500 m
Antall sporveksler	30 stk.
Antall terminalspor	4 stk.
Masseflytting	600.000 m3
Masser til deponi	300.000 m3
Tilførsel av masser	100.000 m3

Nytt prosjektsamarbeid

Selmer-Skanska ASA og Baneservice har inngått et spennende samarbeid om vedlikehold og bygging av jern-baneanlegg. Den første jobben for Oslo Sporveier AS er alt gjort og det arbeides med flere nye oppdrag i Norge og Sverige.

SVEIN ERIK BAKKEN

- Vårt samarbeidskonsept har som mål å tilby effektiv utbygging og vedlikehold innen jernbanerelatert virksomhet. Våre samlede ressurser gjør oss i stand til å levere komplette jernbane- og sporveisutbygginger når det gir kunden det beste resultatet, opplyser Øyvind Solvang, direktør i Baneservice.

Optimale tjenester

- Avtalen innebærer at partene til daglig arbeider innenfor sine respektive forretningsområder som i dag. Samarbeidet trer i kraft på prosjekt-til-prosjekt basis når dette anses å være den beste løsningen for kunden, og dette betyr at vi alltid vil kunne tilby optimale tjenester, understreker Ola By, divisjons-direktør i Selmer-Skanska Anlegg.

- I forbindelse med et oppdrag for Oslo Sporveier AS i fjor høst har vi fått prøvd samarbeidet i praksis. Der tok Selmer-Skanska seg av grunnarbeidet, mens vi sørget for utskifting av sviller og skinner. Her kom kombinasjonen av oss og dem til sin rett, fortsetter Solvang.

Hele pakker

– Vi jobber for tiden med flere spennende prosjekter i Norge og Sverige. Stikkord her er flere oppdrag for Oslo Sporveier, det nye dobbeltspor Asker – Skøyen, Botnjabanen i Nord-Sverige og legging av bredbåndkabel for Bane Tele, for å nevne noen spennende prosjekter, opplyser han.

– Framtidig jernbanebygging vil trolig skje ved at selskaper tar på seg hele pakker, der anlegg av selve banelegemet, bygging av tunneller, legging av skinner, strekking av kjøreledninger og installering av teknisk utstyr, blir utført av et og samme selskap.

– Det kan bli snakk om bruk av slike pakker på deler av det nye dobbeltsporet mellom Asker og Skøyen og på Botnjabanen der Skanska alt har hatt oppdrag i form av grunnarbeider, avslutter direktør Øyvind Solvang.

Baneprosjektet i Nord-Sverige er en utbygging på sju til åtte milliarder kroner. Med andre ord et vel så stort prosjekt som nytt dobbeltspor mellom Asker Skøyen.

Dette er Selmer-Skanska

Selmer-Skanska ASA, som har 4.700 ansatte, hadde i 1999 en samlet omsetning på 7,2 milliarder kroner. Selskapet er en del av Skanskakonsernet og utfører alle typer bygg- og anleggsrelaterte tjenester over hele Norge.

Første trebru: Den første trebrua sto ferdig høsten 1999. Det er en buebru ved Driva sør for Oppdal.

Renessanse for trebruene

I de siste årene har det dukket opp stadig flere trebruer på det norske veinettet. En grunn er tilpasningene til krengetogdrift. Når en planovergang skal bort, er det fort gjort å heise en lett trebru på plass i en kort togluke.

ANDERS HAAKONSEN

I 1997 vedtok Stortinget at forholdene skulle tilrettelegges for kjøring med krengetog på de tre viktigste strekningene for fjerntog. Vedtaket betydde at massevis av private planoverganger måtte stenges i løpet av kort tid.

Erstattes

I hovedplanen for Region Nord ble det lagt opp til praktisk talt alle planovergangene skulle erstattes av underganger. Under den videre planprosessen viste det seg at det ofte var store praktiske problemer forbundet med å gå under banen på grunn av ugunstig terreng, høy grunnvannstand eller flomfare. Alternativet var å gå over.

På den tiden hadde Vegvesenet begynt å ta trebruer i bruk igjen. Jernbaneverket så på dette som en interessant løsning. I Region Nord ble en prosjektgruppe nedsatt for å vurdere trebruenes muligheter. Gruppen ble ledet av Nils Moen.

Monteres i ett løft

- Vi kom fram til to standard trebruer. Den ene har et 10 meter langt spenn over banen og et åtte meter langt spenn på hver side. I overbygningen er det limtrebjelker. Bjelkene og kjørebanen er samme konstruksjon. Over treverket er det bare en membran og et lag med asfalt. Pilarene består av doble tresøyler med en tverrbærer mellom. Den andre brua har bare ett spenn. Det er 26 meter langt og opphengt i en bue av limtre, sier Nils Moe.

- Hvilke fordeler har trebruer framfor bruer av stål og betong?

- Trebruer har flere fordeler. De kan prefabrikkeres i større grad, de har lav vekt, og de er lette å montere. En trebru kan skrus sammen ved siden av sporet og heises på plass med mobilkran i ett løft om nødvendig. Dermed kan man få den på plass i løpet av en kort togfri periode.

- En bru av stål eller betong er for tung til å montere i ett løft. Det er også en fordel at elementene er lette når de skal transporteres til et brusted på en jordbruksvei som ofte har dårlig bæreevne. Trebruer er dessuten godt tilpasset miljøet i Norge, mener Moe.

Positive reaksjoner

- Hva synes folk om at dere begynner å bygge trebruer igjen?

- Vi har fått mange positive tilbakemeldinger. Noen bønder var skeptiske til bæreevnen, men da de fikk vite at de tåler 13 tonns akseltrykk, ble de også fornøyd.

- Hadde dere noen nytte av Vegvesenets erfaring med trebruer under prosjekteringen?

- Ja, vi hadde en mann fra Hedmark vegkontor med i prosjekteringsgruppen. Vi hadde også en fra Mocon, som leverer

Vakker: Denne vakre trebrua ved Soknedal på Dovrebanen kom på plass i fjor.

og monterer limtrekonstruksjoner, sier Moen.

Hele landet til gode

Prosjekteringsarbeidet som er utført vil komme hele landet til gode, men hittil er det bare bygget nye trebruer i Region Nord. Den første sto ferdig høsten 1999. Det er en buebru ved Driva sør for Oppdal.

I fjor kom tre bruer til på plass i Region Nord: En tre-spenns bru ved Fagerhaug og en mellom Kvam og Sjoa, og en buebru ved Soknedal. Ytterligere 5 trebruer planlegges Region Nord og noen i andre regioner.

Over Glomma i ett spenn

Utviklingen av limtreteknikken og nye former for sammenføyninger er en viktig årsak til at trebruene har fått sin renessanse. Disse teknikkene er brukt i bærende konstruksjoner både i Vikingeskipet og i publikumshallen på Gardermoen.

Vegvesenet har brukt dem i store bruer som får trebruene over Dovrebanen til å virke puslete. I 1996 ble det åpnet en 180 meter lang trebru med ved Evenstad stasjon på Rørosbanen. Den har fem spenn, hver på 36 meter. Til sommeren skal en ny trebru over Glomma åpnes på Tynset. Den blir 134 meter lang, og får tre spenn. Det lengste måler 70 meter.

Utviklingen av ny og miljøvennlig kreosot spiller også en rolle. Da bruken av kreosot ble bannlyst for en del år siden, gikk man over til å impregnere med CCA. Dette resulterte i at treverket fikk en unaturlig grønnfarge.

Den nye kreosoten gir trekonstruksjonene en farge som gjør at de glir naturlig inn i terrenget. Dessuten behøver man ikke behandle dem som spesialavfall når brua en gang skal rives. Det må man med treverk som er impregnert med CCA.

Furu uten konkurranse

Furu er det eneste materialet som har vært brukt på trebuer i moderne tid. Grunnen er et ingen andre norske tresorter kan impregneres. Men Nils Moen utelukker ikke at utenlandske tresorter kan komme til anvendelse senere.

Det er ikke bare byggematerialene som skiller de nye overgangsbruene fra eldre bruer. De har også en bedre sikring av kontaktledningen. Under kjørebanen er det montert en sikringsplate på tvers av brua lengderetning. Den stikker ca. to meter ut over banen på begge sider, og gjør det svært vanskelig å kaste en tråd eller lignende ned på kontaktledningen. Sikringsgjerdene på gamle bruer blir ofte skadet av snøploger fordi de er montert på innsiden av rekkverket. På de nye bruene er sikringsgjerdet plassert på utsiden av rekkverket.

I tillegg til de to "lange" bruene har Region Nord prosjektert en trebru som kan erstatte korte bruer som krysser banen over en dyp skjæring. Slike bruer kan trenge avløsning når planoverganger skal stenges.

Mange bønder er avhengige av planoverganger selv om de også har tilgang på bru, fordi landbruksmaskinene er for store og tunge for brua. I slike tilfeller må Jernbaneverket sørge for en ny og bedre bru. Den nye, korte brua finnes foreløpig bare på tegninger.

Ny design - trolig klar i år

De fleste brikkene har falt på plass i nye designprogrammet for stasjonene. Hele programmet vil trolig være klart i løpet av året. Utplasseringen av nye elementer på Sørlandsbanen og i Region Nord begynte i fjor høst, men det vil ennå ta lang tid før publikum vil møte et enhetlig formspråk på alle jernbanestasjoner.

ANDERS HAAKONSEN

Hvis alt hadde gått etter planen, skulle åtte stasjoner på Sørlandsbanen ha fått de nye elementene før årsskiftet. Slik gikk det ikke. BaneProduksjon som står for montasjen, fikk hendene fulle med å rydde opp etter skadene som fulgte etter alt regnet i fjor høst. Montering av elementene måtte få lavere prioritet.

Helhetlig

Arbeidet med å utforme et nytt designprogram ble igangsatt i mai 1997. Den delen av programmet som angår stasjonene kom i gang for alvor våren 1999. Høsten samme år ble de første prototypene utplassert på Bø.

Hensikten med stasjonsprogrammet er at Jernbaneverket skal framstå helhetlig, ryddig og kompetent i det offentlige rommet. Men designprogrammet omfatter ikke bare stasjoner og sporområder.

Alle områder hvor Jernbaneverket kommer til syne utad er berørt av det, blant annet rullende materiell, arbeidsklær, trykksaker og gave- og representasjonsartikler. På de fleste områdene er programmet langt på vei fullført. Når det gjelder elementene som skal brukes på stasjoner, gjenstår det å bestemme hvordan belysningselementene og leskur skal se ut.

Opplysende

Designprogrammet dreier seg ikke bare om estetikk. Det er også viktig at passasjerene kan finne fram.

- Hvis passasjerene skal gjenkjenne seg på stasjonene, må det være systematikk i måten vi informerer på, sier Helene Ege, som er seksjonssjef for design ved Jernbaneverkets informasjonsavdeling.

- Passasjerene har ofte behov for å finne fram raskt. Hvis skiltene forandrer seg fra stasjon til stasjon, blir man forvirret. Dessuten må det være tilstrekkelig med skilt. Stasjonsnavnene må gjentas så ofte at de kan ses fra de fleste sitteplasser i togene, sier hun.

Enhetlig designprogram: Bø er en av åtte stasjoner på Sørlandsbanen der en er i gang med utplasseringen av de nye elementene i designprogrammet. Her smakebiter på nye stedsskilt med reklame og trivelige trebenker.

Ryddig

- Det er viktig å få satt designprogrammet ut i livet. Men det er viktigere at de nye elementene blir brukt på en god måte enn at vi får en kjemperask gjennomføring. Før enkelttiltak settes i verk, bør det lages helhetlige planer for stasjonsområdene der alle typer skilt og serviceelementer ses i sammenheng med hverandre, og i sammenheng med belysningselementer, beplantning og eventuelle plattformarbeider.

- Jeg er også opptatt av hva som blir gjort på de stasjonene som ikke får de nye elementene ennå. Alle stasjoner må ha navneskilt på perrongene. Bruk midlertidige skilt hvis noe annet ikke er mulig. Vi bør også forsøke å oppnå et enhetlig og ryddig inntrykk på de stasjonene hvor man ikke får de nye elementene ennå.

- Det bør for eksempel ikke være fire forskjellige benker på en stasjon. Når større stasjoner blir oppgradert bør man også ta vare på gamle benker, avfallsbenker og sykkelstativer av bra kvalitet og omfordele dem til stasjoner med lavere prioritet, sier Helene Ege.

Formingsveileder

Når det gjelder anvendelse av stasjonselementene, er det nå gitt budsjettmidler til å utarbeide en formingsveileder som skal gi retningslinjer for dette.

Store deler av designprogrammet ligger nå på BaneNettet og vil bli oppdatert med jevne mellomrom. Rammeavtaler for innkjøp av skilt, benker, avfallsbeholdere, gaveartikler og sykkelstativer er distribuert til alle enhetene. De er også tilgjengelige på BaneNettet.

De åtte stasjonene hvor arbeidet med å plassere ut de nye elementene i designprogrammet er startet, er Hokksund, Nordagutu, Neslandsvatn, Gjerstad, Vegårshei, Nelaug, Vennesla og Kristiansand.

Når man er ferdig på disse stasjonene, fortsetter arbeidet på Snartemo, Storekvina, Sira, Moi, Egersund, Bryne, Sandnes og Stavanger. Etter planen skal dette avsluttes i løpet av 2001.

Sikres mot fallende trær

Faren er overhengende for at svære trær vil løsne over en høy, bratt skjæring på Gjøvikbanen. Men det er ingen grunn til å engste seg. Region Øst har vært føre var og fått dem sikret med solide vaiere. Skulle de falle, vil de blir hengende etter roten i skråningen over skjæringen.

ANDERS HAAKONSEN

I løpet av de siste månedene er nærmere 700 store trær sikret over skjæringene på begge sider av Kleivatunnelen mellom Grua og Roa. Regningen vil komme på omkring åtte millioner kroner.

Krevende og farlig: Geir Bakken fra VST gjør seg klar til å felle en ekstra vanskelig stilt gran over Gjøvikbanen. Grana vokser nesten vannrett ut av skjæringen.

Dramatisk

Bakgrunnen for denne omfattende redningsaksjonen var en dramatisk begivenhet 21. november. En gran og en furu raste ned mot sporet fra stor høyde. Grana ble hengende over banen i en loddrett skjæring. Furua stoppet ikke før toppen hadde boret seg halvannen meter ned i pukken ved skinnegangen.

Raset var et resultat av høstens vedvarende regnvær. Vannet hadde skylt vekk så mye jord rundt røttene at trærne ikke klarte å holde seg fast lenger. Tekniker Roar Dyrud fra Region Øst var den første som oppdaget hva som hadde skjedd. Han tok kontakt med firmaet Vanskelig Stilte Trær (VST) som ryddet og sikret linjen.

Dagen etter var folk fra regionen og VST på felles befaring. De oppdaget fort at de store nedbørsmengdene hadde satt mange trær i en vanskelig stilling i de bratte skråningene over banen.

Livline rundt røttene

Det ble klart at man ikke kom utenom et omfattende sikringsarbeid. Å felle trærne var ingen løsning. Det ville medføre stor rasfare hele året. Røttene binder jord og stein og hindrer ras når marken er bar, mens trestammene holder snøen på plass om vinteren.

I stedet for å felle trærne, har mannskapene fra VST lagt en livline rundt hvert enkelt tre. Livlinen består av en vaier som går i en løkke rundt stammen helt nede ved roten. I den andre enden er vaieren festet til en bolt som er boret inn i fjell.

Vaieren ligger løst rundt stammen og har ingen funksjon så lenge treet står. Men hvis det faller, vil vaieren sørge for at det ikke vil rase utfor skråningen. I stedet vil det bli hengende med roten opp. Hvis det ikke blir fjernet, vil det henge til det råtner.

Til å begynne med var det døgnkontinuerlig virksomhet i den bratte skråningen. Jo mer oversikt man fikk, jo flere utsatte trær ble oppdaget. Først etter en måned var de mest truende trærne sikret, og man kunne gå over til ett skift. Trafikken har gått kontinuerlig mens sikringsarbeidet har pågått, men togene passerte gangfart.

90 cm bolter

Passasjerer som ikke liker tanken på å sitte på toget når store trær henger i en bratt skråning over dem, kan beroliges. Utstyret som holder trærne på plass, er solid dimensjonert. Hver bolt blir støpt 90 cm inn i fjellsiden. Det trengs en trekkraft på 28 tonn for å trekke en bolt ut. Boltene som holder mer enn ett tre, er 1,8 meter lange.

Mannskapene fra VST har også felt små trær i det utsatte området og rensket fjellsiden for løse blokker. Noen store blokker er festet med bolter. Dette arbeidet ble gjort etter anvisning fra geolog Stig Thoresen i BanePartner.

Til sammen 8 mann har vært i aksjon ved Kleivatunnelen. Arbeidet ble nylig innstilt, men VST kommer tilbake til når snøen er borte for å fortsette dette arbeidet. Da skal de også feste et nett i skjæringen for å hindre utrasing.

Skjerming før eller senere

Sikringen av den utsatte strekningen var et helt nødvendig strakstiltak for å holde Gjøvikbanen åpen. Hvor lang tid det vil gå før andre tiltak må settes inn, er et annet spørsmål. Prosjektleder i VST Anders Gran er sikker på at nye tiltak vil måtte settes inn om ikke så alt for lenge.

- Mange av de trærne vi har sikret, vil falle etter hvert. Dermed øker rasfaren. På lenger sikt må banen skjermes med overbygg eller på en annen måte, sier han.

Jobben ved Kleivatunnelen er ikke den første VST har gjort for Jernbaneverket. Firmaet har vært leid inn for rydding av skog langs andre baner.

Farlig jobb

Å jobbe i de stupbratte skråningene over Gjøvikbanen er alt annet enn enkelt. Mange av trærne sto så vanskelig til at mannskapene måtte fires ned i tau da de skulle sikre dem. Bolter og vaiere måtte fraktes gjennom skogen med terrenggående motorsykler med 6 hjul. Kompressoren som trenges til å bore hull for boltene, ble heist opp med helikopter.

Risikofritt er dette arbeidet heller ikke. Pontus Eneman fra VST som ledet arbeidet ved Kleivatunnelen, er ikke i tvil:

- Det arbeidet vi driver er farlig. Vi er nødt til å tenke sikkerhet hele tiden. Vi rydder skog i bratt terreng, og vi jobber inntil jernbaner og høyspentledninger. Bare de som jobber med kjernekraft er bedre forsikret enn oss, sier Eneman.

Reisen til Fornebu

"Finn den beste kombinasjonen av kollektivtilbud i Vestkorridoren og til Fornebu." Dette er oppgaven Jernbaneverket Utbygging og Statens vegvesen har fått fra Samferdselsdepartementet. Her presenteres alternativene sett i sammenheng med nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Sandvika.

AV JOFRI LUNDE

Bybane

Bybane kan sammenlignes med en rask trikk. Bybanen kan kjøre i gatene eller på egen linje. I første omgang bygges banen mellom Fornebu og Lysaker. Banen kan videreføres til Skøyen og Majorstua, og tenkes koblet til dagens trikkesystem.

Automatbane

Automatbane er førerløse vogner med muligheter for høy og regelmessig frekvens. Traseen for automatbanen skilles fra øvrig trafikk. Vognene føres enten i taubane eller på hjul. En automatbane vil gå mellom Fornebu og Lysaker, og bringe passasjerer til buss og tog på Lysaker. Eksempler på automatbaner finnes blant annet i Frankrike (Lille og Lyon).

Jernbane i buttspor

Ny dobbeltsporet jernbane fra Lysaker med muligheter for stasjon ved Dumpa, og endestasjon mellom Telenor og itsenteret. Spor og stasjoner legges under bakken. Passasjerene kan kjøre direktetog mellom Fornebu og Oslo S. og videre. Reisende fra Fornebu og vestover må bytte tog på Lysaker. Senere kan en direkte kobling til Sandvika bygges.

Buss

Med buss som selvstendig kollektivtilbud blir det flere avganger og nye ruter blant annet mellom Fornebu-Lysaker og Lysaker - Oslo. Mulighetene for overgang til jernbane fra Lysaker styrkes. I rushtiden blir det behov for over 100 busser i hver retning per time. Bussen kan dekke store geografiske områder og vil uansett supplere baneløsningene.

Dobbeltspor via Fornebu (J6/7)

Ett av forslagene er å legge sporene mellom Skøyen og Sandvika i tunnel via Fornebulandet. J6 har stasjon både på Lysaker og Fornebu, mens J7 kun har stasjon på Fornebu. Dobbeltspor via Fornebu vil by på utfordringer, blant annet med dype fjellstasjoner og kryssingen av Holtekilen.

Dobbeltspor Skøyen-Lysaker-Sandvika (H2B)

Hovedplanforslaget er å bygge dobbeltsporet nord for dagens jernbane. Da må kollektivtransport til Fornebu skje ved hjelp av andre baneløsninger eller buss.

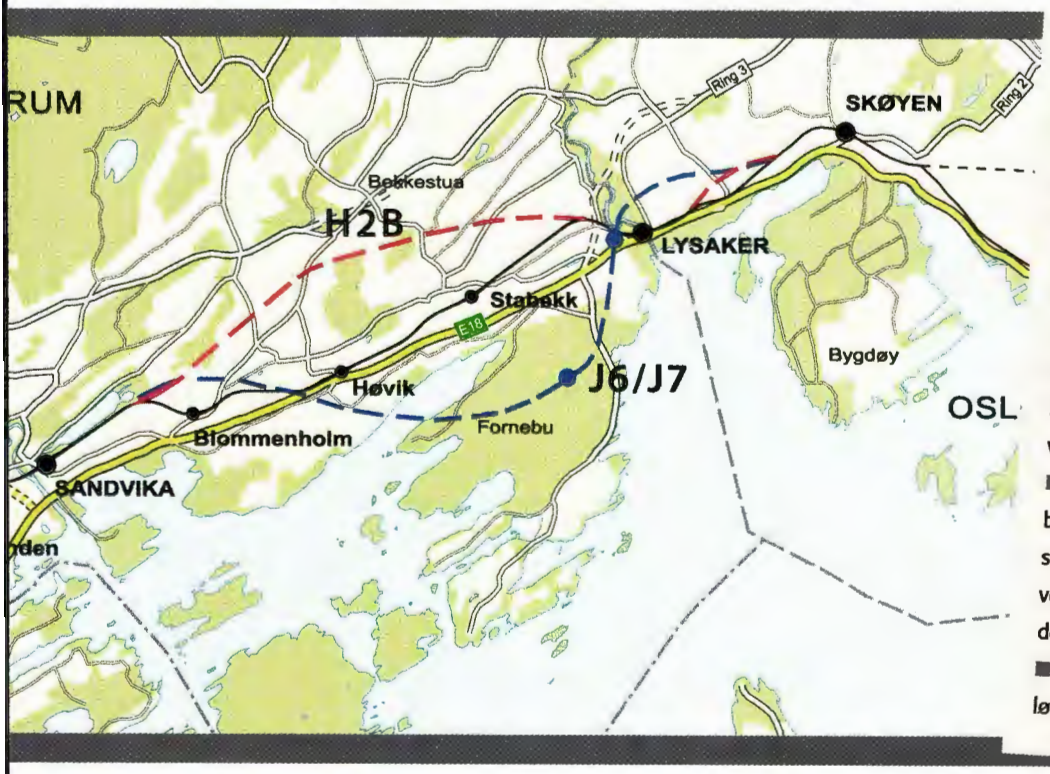
Venter på valget

Oppgaven er å finne frem til et fremtidsrettet og robust kollektivsystem, som også gir en samfunnsøkonomisk gevinst. Det sier prosjektleder for Fornebu i Utbygging Terje S. Vegem (bildet).

-Jeg tror et raskt og komfortabelt system vil være attraktivt. Hvem vet?

Kanskje kan de reisende velge flytoget på Fornebu i fremtiden? sier Vegem.

Inntil valg av kollektivløsning er avgjort, arbeider Utbygging ikke videre med dobbeltsporstrekningen Skøyen-Sandvika. Lysaker er unntaket: Her fortsetter planleggingen parallelt med utredningen på Fornebu, da Lysaker er et viktig knutepunkt for jernbanen. Arbeidet på Lysaker avbrytes hvis det blir bestemt at dobbeltsporet skal gå via Fornebu.



Bakgrunn:

- Planlegging av ny infrastruktur i Vestkorridoren (Oslo, Bærum og Asker) har pågått i nærmere 10 år.
- Etter at flyplassen ble nedlagt i 1998 er det planlagt en omfattende utbygging og etterbruk av Fornebu. 30 000 personer skal daglig reise til og fra "nye" Fornebu. Dette er mer enn da flyplassen var i drift.
- Kommunedelplan for Fornebu ble vedtatt i år 2000.
- Tilleggsutredning for kollektivbetjening av Fornebu og nytt dobbeltspor Skøyen-Sandvika pågår. Statens vegvesen har ansvaret har ansvaret for de supplerende kollektivsystemene.
- Planlagt høring fra april. Valg av løsning forventes i september.

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

ANSVARLIG REDAKTØR:

Svein Erik Bakken

REDAKSJON:

Olav Nordli, linje 55931
Tine Komissar linje 72575
Harry Korslund, linje 55932
Sindre Ånonsen, linje 75707
Kjell Bakken, linje 57573
Stig Herjuaune 72575

ADRESSE, REDAKSJONEN:

Kjøreveien
Jernbaneverket HK
Boks 1162, Sentrum, 0107 Oslo

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7

OPPLAG: 4.600

Layout: Axentum kommunikasjon
Trykk: Falch Fargetrykk, Oslo
Distribusjon: Bedriftssupport, linje 51062

Informasjon i Jernbaneverket:

HOVEDKONTORET
Informasjonsdirektør Svein Horrisland
(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
Eva K. Ulland (32 2) 7 55 09

Jernbaneverket

Informasjon om informasjon

Trenger du en standard?
Biblioteket sender deg standarder i fulltekst i løpet av noen få minutter:

CENELEC, CEN, IEC (CEI)
EN-standarder som er tilpasset BS er tilgjengelige, deriblant mekaniske og byggtekniske standarder som er relevante for Jernbaneverket (f.eks TC256 - Railway application).

ETSI
European Telecommunications Standards Institute. Den europeiske standardiseringsorganisasjonen innen teleområdet.

ITU
Global standariseringsorganisasjon innen teleområdet.
Nasjonale standarder for geografisk informasjon

NS
Norsk standard lånes ut og sendes på fax eller i internposten.

Boktips

Changing Trains: Railway Reform and the Role of Competition: The Experience of Six Countries
D.M. van de Velde (ed.), 1999

Boken tar for seg erfaringer fra: Storbritannia, Sverige, Tyskland, Sveits, Japan, Frankrike. Den har et avsluttende kapittel som tar for seg felles problemer og utfordringer. Biblioteket har boka!

Økt premie

Styret i Jernbanens sykekasse har vedtatt å øke premien for medlemmer i Sykekassen fra 85 kroner i måneden til 90 kroner, fra og med 1. januar 2001

Mat som medisin

På Norsk Jernbane – Avholdsforbund"s (NJA) tradisjonsrike vinterkurs settes i år søkelyset på kosthold og livsstil, og om hvordan en kan forebygge sykdommer som får konsekvenser for personale som utøver sikkerhetstjenester.

SVEIN ERIK BAKKEN

- Mesterkokken fra TVNorge, Arne Jermstad, er selv et levende bevis på at det går an å ha sukkersyke uten å forringe livskvaliteten. I sitt foredrag om «Mat som medisin", vil han fortelle om hvordan han i dag lever uten insulin. Før han la om sitt kosthold måtte han ha fem injeksjoner daglig for å kunne fungere, forteller Ellen Källman Hennum i NJA.

–I lunsjpausen okkuperer Jermstad hotellkjøkkenet. Det vil bli rikelig anledning til å teste smaksprøver med « riktig medisinering « fra mesterkokkens hånd. Vi mener at dette er et viktig tema for vårt personale med sikkerhetstjeneste. Disse folkene må slutte å utøve sikkerhetstjeneste dersom sukkersyke/hjerteproblemer blir påvist. Vi må forebygge ved riktig kosthold, sier hun.

Norlandia Panorama Hotell blir vårt nye senter for Vinterkurset 2001. Hotellet ligger i flotte omgivelser bare 22 km fra Lillehammer og det skulle ligge vel til rette enten du kommer fra Trondheim, Bergen eller sentrale østlandsområdet. NJA har for anledningen reservert hele hotellet og håper det vil friste ansatte i NSB og Jernbaneverket til å ta familien med til vintereventyret. Kurset tar til etter ankomst torsdag kveld 8.mars, og avsluttes søndag 11.mars etter lunsj .

- Studienemnda vil foruten å tilrettelegge et interessant kurs, også legge til rette for at områdets fasiliteter med turløyper og alpinbakke kan benyttes. Vi arbeider dessuten med muligheter for å få arrangert for eksempel kanefart, frister Ellen Källman Hennum.

Trafikksikkerhetskonkurransen

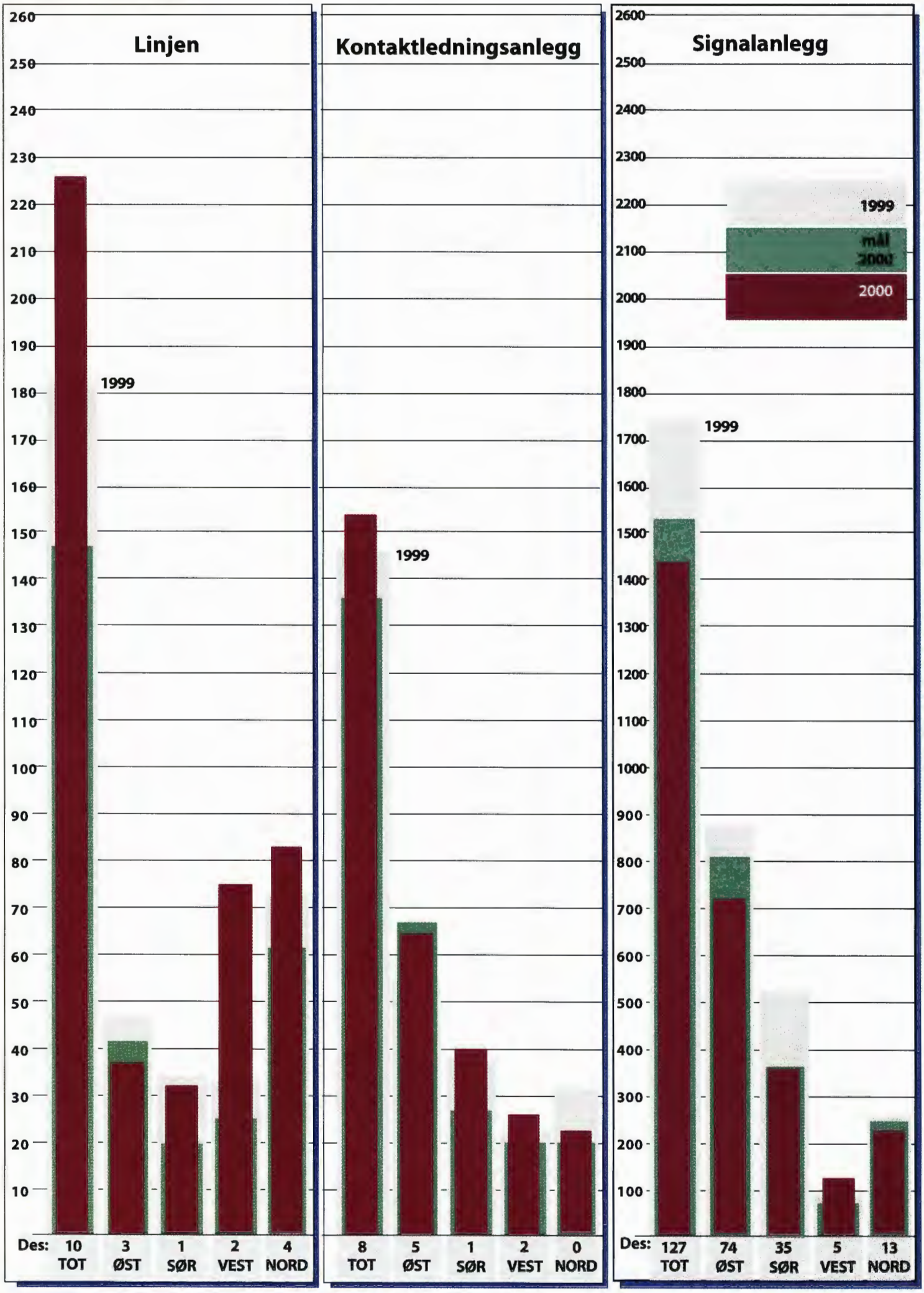
Her kommer navnene på vinnere av oppgaven i Kjøreveien for oktober:
Anne Grethe Maurtvedt, Roa stasjon, Stein Otnæs, Brekkvasselv, Sven P.S. Andersen, Kabelkontoret, Region Øst, Frank Kristoffersen, Teknikk, Region Øst, Magnus Dahl, Røros stasjon

Riktige svar på oppgaver i Kjøreveien, oktober 2000
Oppgave 1: Hva betyr signalbildet? (Lysende hvitt kryss) Svar: Forsiktig kjøring

Oppgave 2: Hvilke sporveksler i togveien skal sikres for tog som skal passere stasjonen Svar: Alle sporveksler skal sikres (både mot- og medliggende)
Oppgave 3:
Når skal det oppnevnes sikkerhetsmann? Svar: Når det arbeides i eller nær spor (nærmere enn 2,5 m fra nærmeste skinne)

OBS! Fargene på spørsmål nr. tre i oppgavene for desemberutgaven var feil.

Feil i 2000


Linjen
Kontaktledningsanlegg
Signalanlegg
1999
mål 2000
2000
Des:
10 TOT
3 ØST
1 SØR
2 VEST
4 NORD
8 TOT
5 ØST
1 SØR
2 VEST
0 NORD
127 TOT
74 ØST
35 SØR
5 VEST
13 NORD

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
nr 1 januar 2001

Konduktør Frank Kristiansen vet at passasjerene setter pris på god service.

Forrige år begynte på verst tenkelige måte for alle som er involvert i jernbanedrift i dette landet, og troen på jernbanen som "det fuldkomneste kommunikationsmiddel" fikk seg flere knekk ettersom året gikk. Gjennom media ble hele verdens øyne rettet mot norske signalsystemer eller mangel på sådanne, ATC og Di3 ble kjente forkortelser for alle.

Samtidsdokumentasjon av Rørosbanen

AV BJØR EVA AASEN

Oppslag om manglende bevilgninger til Rørosbanen supplert med utsagn fra passasjerer som aldri skulle reise med Rørosbanen mer, fyllte avisene i ukevis. Hvordan kan et lite museum sette et positivt perspektiv på Rørosbanen etter dette?

Rørosbanen er landets eldste langdistansebane, og kan i 2002 feire sitt 125-årsjubileum. Få baner har som den vært stemoderlig behandlet og nedleggingstruet, men den har også en misunnelsesverdig støttegruppe i form av lokalpatriotisme langs sin vei. Den har en spennende og mangslungen historie og kan i tillegg ennå oppvise manuell betjening av noen signalanlegg. Som et forsøk på å snu perspektivet har Norsk Jernbanemuseum gått inn i et samarbeidsprosjekt med museene langs banen, Glomdalsmuseet, Musea i Nord-Østerdalen og Rørosmuseet, der målet er å lage en samtidsdokumentasjon av Rørosbanen. Initiativet til samarbeidet ble tatt av Sekretariatet for samtidsdokumentasjon, Maihaugen, og arbeidet startet i februar 2000. Mye av materialet ble samlet inn på to dokumentasjonsreiser i juli der ansatte på de nevnte museene tok turen for å snakke med togpersonalet og passasjerer, fotografere og gjøre lyd- og filmopptak. Dokumentasjonen er også vinklet mot bakenforliggende arbeidsoppgaver som svilleskifte, renhold, opprusting av signalanlegg og fjerning av viltkadavre.

I tillegg har passasjerenes opplevelse av Rørosbanen som kommunikasjonsmiddel blitt viet stor oppmerksomhet, og opplysninger så langt tyder på at den "menneskelige faktor", som fortsatt finnes i fullt monn på denne banestrekningen, verdsettes høyt av passasjerene.

Positive reaksjoner

Dokumentasjonsarbeidet så langt har bare fått positive reaksjoner både fra JBV og NSB, og foreløpige planer er å la dokumentasjonsmaterialet være en del av en vandreutstilling til museer, bibliotek og stasjoner langs banen der Rørosbanens historie er tema. Foto- og lydopptak kan i tillegg danne utgangspunkt for et billedspill som planlegges i de nye utstillingene på Norsk Jernbanemuseum.