KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

Nr. 6 - 2001

Må gjenskapes hver dag

- Sikkerhet er ikke noe vi har; sikkerhet er noe som må skapes – og gjenskapes - hver dag. Når denne erkjennelsen synker inn hos alle i Jernbaneverket, vil det ikke lenger være behov for skippertak i sikkerhet, mener sikkerhetsdirektør Ove Skovdahl.

Side 4-9

Milepæler står i kø

- Jernbanestasjonene kan bli Norges nye Mekka for bredbånd, sier leder for forretningsutvikling Kai-Tore Rønold i BaneTele, samtidig som milepælene for TeleBane står i kø.

Side 14-19

Rallarer for en dag

Ingen tvil om at smårollingene likte seg da de på Jernbanemuseets Dag fikk prøve seg som rallarer.

Side 32

Om lag like sikre

Foto: Harry Korslund

Risikoen for brann, avsporinger og kollisjoner ved valg av tunneler med ett eller to løp på det nye dobbeltsporet mellom Skøyen og Asker, er om lag lik. – Vi valgte ett løp ut fra økonomi og tradisjon, sier sikkerhetsleder Anne Nøkleberg i Jernbaneverket Utbygging.

Side 12-13

Jernbaneverket

Signaler

Arbeidet fortsetter

Den 15. juni avsluttet vi prosjektet «Handlingsplan for sikkerhetsrelaterte forbedringsaktiviteter.» Vi valgte å organisere arbeidet som et prosjekt for å få en raskere og kontrollert start på et viktig arbeid som vil prege Jernbaneverket i årene framover.

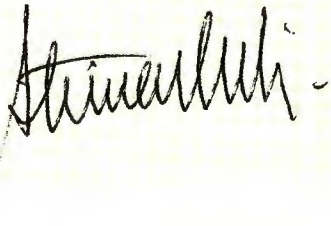
Gjennom handlingsplanen har vi kommet godt i gang. De aller fleste aktiviteter er avsluttet innen de fristene vi satte oss. Enkelte tiltak viste seg mer omfattende og krevende enn vi opprinnelig forutså. En rekke medarbeidere har gjort en stor innsats for at vi har kommet så langt som dette. I denne utgaven av Kjøreveien finner du en oversikt over status etter samme mal som handlingsplanen ble presentert etter for et halvt år siden.

Etter den innsatsen som er gjort, er det viktig å minne om to ting. For det første er dette arbeidet ikke noe vi har gjort for å tilfredsstille en kommisjon eller Statens jernbanetilsyn. Det er et arbeid som er viktig for å etablere moderne sikkerhetsledelse i Jernbaneverket og for å bidra til enda sikrere jernbane.

For det andre - arbeidet er ikke slutt. Det slutter heller aldri. Det er viktig for Jernbaneverket at vi har en kontinuerlig oppmerksomhet rundt sikkerhetsarbeidet; at vi utvikler en god, moderne sikkerhetskultur og at risikovurderinger ligger bak alle beslutninger vi tar. Om få år bør et av Jernbaneverkets kjennetegn være at vi står i første rekke blant sikkerhetsbevisste virksomheter i Norge.

Det er mange som følger med oss. Vi har i dette halvåret sett at media har vært opptatt av hver eneste tidsfrist i handlingsplanen. Vi har opplevd urettferdige spørsmål både i pressen og det politiske miljø om vår satsing på Rørosbanen, og vi har fått stor oppmerksomhet rundt en hver uønsket hendelse. Målet må være å unngå dette presset. Ikke fordi vi skal skjule noe, men fordi vi må komme i en situasjon der vi har full tillit.

Sommeren står for døren. Jeg vil ønske alle medarbeidere en riktig god og fortjent sommerferie. Men viktige arbeidsoppgaver venter, og sikkerhetsarbeidet skal fortsette med tyngde.



Vellykket dag for nytilsatte

Jernbaneverket Utbygging har innført en egen introduksjonsdag for nye ansatte, og generalprøven på det nye opplegget for den første gruppe nye tilsatte var vellykket.

EVA K. ULLAND

Jernbaneverket Utbygging har – i likhet med de andre enhetene i Jernbaneverket – et eget introduksjonsopplegg for nytilsatte. Målevogn P2000 viste at Utbygging kunne ta imot nytilsatte på en enda bedre måte. I år innføres en ny del i Utbygging sitt introduksjonsprogram – en egen introduksjonsdag for nye ansatte.

Bedre kjent

Den aller første introduksjonsdagen ble avholdt hos Utbygging i Drammen den 9. mai. Utbyggingsdirektør Rolf Jelstad innledet med en presentasjon av Jernbaneverket og av prosjekter, Nasjonal transportplan osv. Deretter orienterte personalsjef Irene Johansen om Utbyggings personalpolitikk og lovverk/regelverk.

Etter en hyggelig lunsj hvor de nytilsatte fikk tid til å bli bedre kjent med hverandre, orienterte prosjektleder Eivind Åsnes under en befaring om det nye dobbeltsporet i Sande.

Introduksjonsdagen ble avsluttet med informasjon om dokumentsenteret, BaneNettet, styringsdokument og prosedyrer.

Vellykket

- Dette er viktig og nyttig informasjon for alle i Jernbaneverket, spesielt for nye ansatte, presiserer personalrådgiver Øyvind Kramer i Jernbaneverket Utbygging.

- Alt i alt var denne forsøksdagen vellykket, og vi fikk positive tilbakemeldinger. Så dette kommer vi til å fortsette med. Planen er å arrangere introduksjonsdag for nytilsatte jevnlig, avslutter Øyvind Kramer.

KJØREVEIEN
6-2001

Skuffet over utsettelse	3
Sikkerhet må gjenskapes hver dag	4
Status for handlingsplanen for sikkerhet	6
Overvåkning ned til ti km/t	10
Anbefaler tiltak etter Nittedal	11
Sikre tunneler fra Skøyen til Asker	12
Norges nye Mekka	14
Milepæl i BaneTele	15
Beste alternativet til Telenor	17
Et være eller ikke være	18
Helt nødvendig	19
Historisk gjenåpning	20
Samkjørt rydding av snø og trær	22
Bybane med eller uten skinner?	24
«H-7» monument	27
SmåNytt	28
Feil i mai	31
Smårallarnes dag	32

Skuffet over utsettelse

Jernbaneverket må utsette prosjekteringsarbeid med henblikk på å få lagt ned planoverganger på Vestfoldbanen neste år. - Det er det sannsynlige resultatet av det reviderte nasjonalbudsjettet, sier en skuffet prosjektsjef i Jernbaneverket Region Sør, Morten Tanggaard.

SINDRE ÅNONSEN

Må vente: *- I øyeblikket er alt arbeidet med å planlegge nedlegging av planoverganger i Vestfold stanset, sier prosjektsjef Morten Tanggaard i Region Sør.*
(Foto: Sindre Ånonsen)

I forslaget til revidert nasjonalbudsjett la Regjeringen i mai frem et forslag som innebærer en netto ekstrabevilgning til sikkerhetstiltak på jernbanen på 11,7 millioner kroner. Dette står i skarp kontrast til Jernbaneverkets forslag på 570 millioner kroner for 2001.

Må utsette arbeid

Vedtar Stortinget Regjeringens forslag, må det viktige arbeidet med å få lagt ned planoverganger på Vestfoldbanen utsettes på ubestemt tid. Opprinnelig var planene å sette i gang med forprosjekteringen i år, slik at man neste år kunne startet arbeidet med å legge ned nærmere 80 planoverganger mellom Tønsberg og Larvik.

- Alle planer er lagt på is, og det vil ikke bli gjort noe i Vestfold foreløpig. Det er de harde realitetene, sier Tanggaard. Han legger likevel til at det finnes et lys i tunnelen.

- I handlingsprogrammet som Nasjonal transportplan er tuftet på, er det lagt opp til at det skal satses mer på tiltak som å legge ned planoverganger. Det er derfor lov til å være en smule optimistisk med tanke på fremtiden, fremholder prosjektsjefen.

Sørlandsbanen prioritert

Men om planovergangene i Vestfold får stå i fred foreløpig, er arbeidet med å legge ned overganger på Sørlandsbanen i rute. Fra 1998 til utgangen av 2000 har 200 planoverganger blitt lagt ned, og hittil i år har regionen fått bort ytterligere 28 overganger.

Bare på Daler i Buskerud forsvant det sju da en ny samleundergang ble åpnet i april. Ved utgangen av 2002 skal 265 av 400 planoverganger på Sørlandsbanen være historie. Men arbeidet stopper ikke der.

- Vi skal videre, sier Tanggaard og lover fokus på planoverganger også utover 2002.

Tar mye tid

De fleste overgangene legges ned uten tiltak; det vil si at man løser saken gjennom forhandlinger med grunneier og de som sitter med bruksrett. Andre ganger er det aktuelt å bygge tilførselsveier til andre planfrie kryssinger eller å etablere en undergang. Uansett tar arbeidet med forhandlinger mye tid. Det samme gjør arbeidet med forprosjekteringen.

- Forprosjektene er grunnlaget for en byggeplan og reguleringsplan, og dette arbeidet er tid- og ressurskrevende, sier Tanggaard.

Nå håper han bare på at de økonomiske rammebetingelsene vil gi nødvendig handlingsrom også i fremtiden. Det er det nok mange andre som gjør også. I fjor omkom ni personer i ulykker på planoverganger i Region Sør.

Ikke mer til sikkerhet

Stortinget er ikke villig til å øke bevilgningene til sikkerheten på jernbanen i år ut over Regjeringens forslag.

Det er hovedkonklusjonen på Stortinget behandling av revidert nasjonalbudsjett og Regjeringens forslag til oppfølging av Åsta-ulykken.

Til etterretning

- Jernbaneverket kunne ha gjennomført betydelige ekstra sikkerhetstiltak i 2001. Dette koster penger. Stortinget har ikke bevilget disse. Det tar jeg til etterretning, sier etatsdirektør for ressurser og strategi, Stein O. Nes i Jernbaneverket i en kommentar.

Flertallet med unntak av Sosialistisk Venstreparti støtter dermed Regjeringens forslag om kun å tilføre Jernbaneverket 21,7 millioner kroner i friske penger til økte investeringer i sikkerhet i år. Det samme flertallet støtter også Regjeringens forslag om å omdisponere 80 millioner kroner fra investeringer og vedlikehold til sikkerhetstiltak.

Utilstrekkelig

Sosialistisk Venstrepartis medlem av samferdselskomite, Inge Myrvoll, mener dette er uakseptabelt og at midlene til sikkerhet på jernbanen er fullstendig utilstrekkelige.

-Sikkerheten må gjenska

- Sikkerhet er ikke noe vi har; sikkerhet er noe som må skapes – og gjenskapes hver dag. Når denne erkjennelsen synker inn i hele organisasjonen, vil det ikke lenger være behov for skippertak om sikkerhet.

SVEIN ERIK BAKKEN

Dette er en av konklusjonene som sikkerhetsdirektør Ove Skovdahl trekker da han i intervju med Kjøreveien gir en oppsummering av status for arbeidet med Jernbaneverkets store prosjekt: Handlingsplanen for sikkerhet.

Bestått

- Vi skal og må klare å gjennomføre handlingsplanen, lovte jernbanedirektør Steinar Killi da planen ble lansert. Er løftene til jernbanedirektøren oppfylt fullt og helt?

- Om handlingsplanen som ledd i innføringen av ny sikkerhetstenking i Jernbaneverket vil jeg sitere en av de store heltene fra siste verdenskring, den engelske statsminister Winston Churchill: «Dette er ikke slutten, dette er ikke begynnelsen, dette er slutten på begynnelsen».

- Så til spørsmålet: Jeg vil si at vi har klart å gjennomføre handlingsplanen til karakter «bestått». Jernbanedirektørens løfter må sies å være oppfylt selv om ikke absolutt alle de aktiviteter vi listet opp i november 2000, er helt og fullt avsluttet innen de tidsfrister som ble satt. Når en plan ikke blir oppfylt, er det ofte planen som er feil. Samtidig har vi bevist at vi klarer å gjennomføre ting når vi virkelig vil og har bestemt oss for å gjøre det, sier sikkerhetsdirektøren, som særlig vil berømme den entusiasme og innsatsvilje som organisasjonen har stilt opp med.

- Når jernbanefolk får en utfordring holder vi sammen og får det til, mener Skovdahl.

Unngå nye Åstaulykker

- Når kan du love at alle punktene i planen er gjennomført?

Oppfylt: *- Jernbanedirektør Steinar Killis løfter om at Jernbaneverket skulle og måtte klare å gjennomføre handlingsplanen for sikkerhet må sies å være oppfylt selv om ikke alle aktiviteter er avsluttet, sier sikkerhetsdirektør Ove Skovdahl.*
(Foto: Rune Fossum)

pes hver dag

Bestått: *Sikkerhetsdirektør Ove Skovdahl gir Jernbaneverket karakteren «bestått» for gjennomføringen av handlingsplanen for sikkerhet. (Foto: Trygve Bølstad).*

- Mange aktiviteter er gjennomført, mange vil aldri bli det. Når kan man si at et styringssystem er «ferdig»? Når kan man si at alle er «utlært»? Noen aktiviteter var historie allerede før jul i 2000, andre har avsluttende milepel i 2003.

- Aktivitetene i handlingsplanen inngår alle i virksomhetsplanene til de forskjellige enhetene i Jernbaneverket og vil bli fulgt opp på linje med øvrige aktiviteter; i ledermøter og i sikkerhetsfora, fortsetter sikkerhetsdirektøren.

- Hva er de viktigste tingene som er på plass?

- Etter min mening er de viktigste aktivitetene vi har gjennomført tilpassing av Jernbaneverkets styringssystem til moderne sikkerhetstenking gjenom innføring av sikkerhetshåndboken og revisjon av øvrige dokumenter i styringssystemet. Forståelse og etterlevelse av styringssystemets intensjoner vil legge grunnlag for å unngå nye Åstaulykker.

- Blant de mer håndgripelige aktivitetene har lydalarmer i togledersentralene hatt stort politisk oppmerksomhet. Dette er kanskje ikke det viktigste tiltaket rent sikkerhetsmessig, men viktig som symbol på at noe kunne gjennomføres på kort tid når alle stod sammen og ytte stor innsats. Hele Jernbaneverkets signalmiljø fortjener stor ros for dette, mener Skovdahl.

Tar tid å snu skuta

- Hva er de viktigste som ikke er på plass og hvorfor er de ikke det?

- Innenfor omstilling med hele tiden å tenke sikkerhet kunne vi nok ønsket at vi hadde kommet lengre, men her må vi bare innrømme at det tar tid å snu en stor skute. Arbeidet med å innføre ny sikkerhetstenking består av tiltak innenfor struktur, kompetanse og kultur. Strukturen begynner å komme på plass og vi er kommet et stykke på kompetansesiden, men kunne gjerne vært kommet lengre med kulturarbeidet.

- Når det er sagt må jeg også tilføye at sentrale miljøer utenfor Jernbaneverket er imponert over hvor mye vi har fått til på kort tid i forhold til hva det forventes av en forvaltningsetat.

- Undervurderte dere omfanget og vanskene med å gjennomføre planen?

- Det ville være helt feil å påstå at vi ikke undervurderte omfanget av det vi satte i gang. På noen områder viser historien at vi vurderte riktig: på andre områder var vi nok for optimistiske. Vi trøster oss med at vi har drevet nybrottsarbeid og vært ukjent med omfanget av gamle røtter og steiner vi måtte bryne oss på før vi kunne så ny åker, sier Skovdahl.

Mer ros

- Hva er de viktigste erfaringene som er høstet i arbeidet med planen?

- Først må vi erkjenne at jernbanevirksomhet innebærer risiko – og vi må arbeide aktivt for å etablere marginer mot uønskede hendelser. Alle har et ansvar for å etablere kontroll med risiko. Denne erkjennelsen er viktig for å kunne arbeide for opprettholdelse og forbedring av dagens sikkerhetsnivå på jernbane i Norge.

- Jeg vil legge stor vekt på at det samme fokus på sikkerhet som vi har hatt i arbeidet med handlingsplanen fra november i fjor høst til vi avsluttet prosjektet 15. juni, blir fulgt opp i tiden framover. Det vil være det beste bidraget til å forebygge behovet for en ny handlingsplan for sikkerhet i framtiden.

- Hva skal til for at arbeidet med sikkerhet ikke bare blir et skippertak?

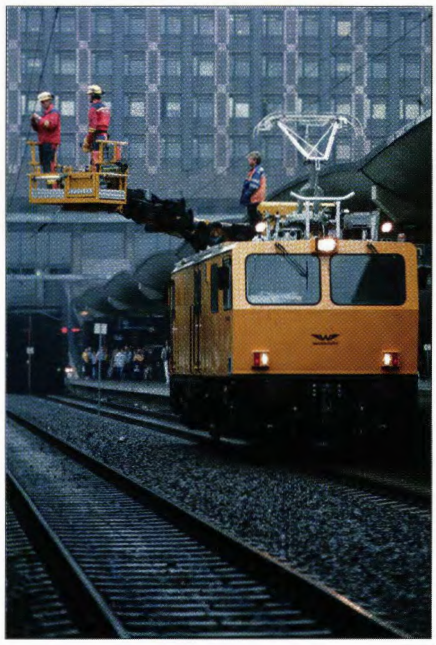
- Når aktivitetene i handlingsplanen er utført og intensjonen med dem er forstått og blir etterlevd i hele Jernbaneverket, vil ikke sikkerhetsarbeidet lenger føles som et skippertak. Da er ivaretagelse av sikkerhet en naturlig del av alles arbeidsdag og alles ansvarsområder.

Med andre ord må Jernbaneverket ha et kontinuerlig fokus på sikkerhet i framtiden, avslutter sikkerhetsdirektør Ove Skovdahl.

Status for og resultat av

Under ledelse av jernbanedirektør Steinar Killi har arbeidet med handlingsplanen for bedring av sikkerheten i Jernbaneverket pågått siden november i fjor høst. I denne oversikten viser Jernbaneverket status per 15. juni og resultatene av tiltak som Groth-kommisjonen anbefalte etter Åsta-ulykken.

Anbefaling fra Groth-kommisjonen	Hva er status, og hva har vi oppnådd?
Mer aktiv håndtering av risiko i jernbanevirksomhet og iverksettelse av tiltak for å sikre en fullverdig sikkerhetsstyring.	Sikkerhetsledelsen er gjort synlig og styrket i Jernbaneverkets toppledelse og i regionene ved ansettelse av sikkerhetsdirektør og fire nye sikkerhetssjefer. Styringsdokumentasjon for risikostyring og krav til dokumentert risikoanalyse og sikkerhetsoppfølging er etablert. Omfattende opplæring i prinsipper og metoder for risikobasert styring og sikkerhetsledelse er gjennomført for toppledere, ledere og medarbeidere med sikkerhetsansvar.
Aktørene innenfor jernbanevirksomheten bør ha en sikkerhetssjef som har direkte linje til toppledelsen. Overordnet oppgave vil være å overvåke sikkerheten i alle deler av organisasjonen og å komme med forslag til forbedringer	Sikkerhetsdirektøren ved Hovedkontoret rapporter direkte til Jernbanedirektøren, mens de fire sikkerhetssjefene i regionene rapporterer til regiondirektørene. Styrkingen av ressursene i regionene og etablering av sikkerhetsfaglige fora på flere nivåer vil bidra til en god gjennomføring av analyser, oppfølging av daglig sikkerhetsarbeid og intern koordinering.
Jernbaneverket bør øke innsatsen med å utvikle fullverdige, interne kontrollsystem i alle deler av sin virksomhet	Jernbaneverkets interne styringssystem er fullstendig revidert og utvidet med hensyn til risikobasert sikkerhetsstyring ved utgivelse av egen sikkerhetshåndbok (1B-Si), samt reviderte og nye prosedyrer på nivå 2 og 3. Det vil være helt avgjørende at styringssystemet iverksettes som forutsatt og følges opp.
Det bør utarbeides kompetansekrav til og opplæringsplaner for alle ansatte med sikkerhetsansvar	Krav til kompetanse og til opplæring for ansatte med sikkerhetsansvar i forvaltning er beskrevet. Kartlegging av kompetanse og identifikasjon av opplæringsbehov i regionene er gjennomført. Opplæringsplaner og kurstilbud er under utarbeidelse. Prioritert opplæring av sentrale grupper medarbeidere vil skje fra høsten 2001. Videre opplæring og periodisk testing av togledere og togekspeditører inngår.
Kommisjonen anbefaler at risikoanalyser blir benyttet til å kartlegge risikoen i jernbanevirksomheten både hva gjelder status på et overordnet nivå og konsekvenser av enhver organisatoriske eller teknisk endring som planlegges gjennomført	Metodikk for bruk av risikoanalyser i jernbanevirksomhet er etablert i Jernbaneverkets styringssystem. Per juni 2001 foreligger strekningsanalyser og planer for oppfølging av sikkerheten for den delen av det offentlige jernbanenettet som har ordinær rutegående trafikk. Strekningsanalysene forutsettes benyttet som grunnlag for alle sikkerhetsrelaterte analyser som gjennomføres for organisatoriske såvel som tekniske aktiviteter på det offentlig jernbanenettet.
Det bør innføres tiltak som motiverer til rapportering og tilbakemelding om uønskede hendelser i alle deler av organisasjonen. Klargjøring av rapporteringsrutiner.	Det er utarbeidet nye rutiner og endret praksis for rapportering og samordning av feil og uønskede hendelser i infrastrukturen mellom Banedatabanken (rapportering av tekniske feil) og Synergi (rapportering av uønskede hendeler). Definisjon av sikkerhetsfeil og prosedyre for behandling av sikkerhetsfeil i signalanlegg er utarbeidet og iverksatt.



30 viktige anbefalinger

Anbefaling fra Groth-kommisjonen	Hva er status, og hva har vi oppnådd?
Sammenstilling og systematisering av innrapporterte meldinger for å avdekke om feil gjentar seg og om de evt. er sikkerhetskritiske.	Nye rutiner for rapportering i Synergi er innført i alle regioner og dokumentert i styringssystemets prosedyrer på nivå 1 (1B-Si) og nivå 2. Omfattende kampanje og opplæring på rapportering, holdninger og vurderinger av resultat er gjennomført. Faste fora (risikogrupper) behandler og rapporterer sikkerhetskritiske feil til Sikkerhetsdirektøren.
Analyser av rapporterte hendelser gjøres mer synlig i organisasjonen.	Sentral Risikogruppe, Sikkerhetsforum og Synergiforum på sentralt og regionalt nivå for samordnet analyse av uønskede hendelser innenfor infrastruktur, trafikk og rullende materiell er etablert. Nye styringsparametere for sikkerhet (indikatorer) for rapportering fra region/produksjon for å kunne gi indikasjon på om sikkerheten på de enkelte banestrekninger til enhver tid er tilfredsstillende vil inngå i neste revisjon av Sikkerhetshåndboken (1B-Si) som revideres i august 2001.
Jernbanevirksomheten må bedre regler og rutiner for interne uhells- og ulykkeskommisjoner. Bevissikring må særlig prioriteres.	Nye prosedyrer for uhellskommisjonen er etablert og dokumentert i styringssystemets Sikkerhetshåndbok 1B-Si. Mandat for uhellskommisjonen og for hvilke typer hendelser kommisjonen skal sette i verk undersøkelse av, er beskrevet.
Muligheten for å ha pålitelige loggsystemer på alle banestrekninger må utredes.	Loggsystemer (datalogg) for signal- og fjernstyringsanleggene er under prosjektering og utbygging på alle togledersentralene og fjernstyrte stasjoner. Systemet skal gi nøyaktig datainnsamling ved driftsuhell (uhellskommisjonen) og ved feil på anleggene (drift). Første system tas i bruk juli 2001 og siste system i november 2001. Systemene krever omfattende prosjektering og mye ressurser. Noen systemer kommer derfor inntil et halvt år senere enn planlagt.
Fullstendig oppgradering av sikringsanlegg type NSB87 før anleggene (Rørosbanen) settes i normal drift før ATC installeres.	En fullstendig gjennomgang av konstruksjonsprinsipper og funksjonalitet for signalanlegget på Rena stasjon er gjennomført (Safety Case). Omfattende teknisk oppgradering og ny sikkerhetsdokumentasjon for alle signalanleggene (NSB87) på strekningen Hamar – Røros gjennomføres og ferdigstilles i 1. kvartal 2002. Omfanget av arbeidene er mer omfattende enn tidligere beregnet og oppgraderingen er derfor vesentlig forsinket.
Teknisk gjennomgang av sikringsanlegg type NSI63.	En granskning av sikringsanlegg type NSI63 er gjennomført av en uavhengig granskningsgruppe på oppdrag fra Statens jernbanetilsyn. Granskingen viser at anleggenes konstruksjonsprinsipper er sikre. Granskningsgruppen påpeker blant annet mangelfull og uoversiktlig systemdokumentasjon. En offentlig rapport foreligger. Jernbaneverket følger opp anbefalte tiltak.
ATC må bygges ut på Rørosbanen og andre fjernstyrte baner der det ikke er installert. Dette må skje så raskt som mulig.	Automatisk togkontroll (ATC) på strekningen Hamar - Røros ble bygget ferdig vinteren og våren 2000. Anlegget ble ikke satt i drift i påvente av en samspillsanalyse og arbeidet med konstruksjonsgjennomgang av sikringsanleggene på strekningen. ATC-anleggene er nå ferdigstilt og forventes igangsatt i juni 2001.

Anbefaling fra Groth-kommisjonen	Hva er status, og hva har vi oppnådd?
Togradio eller annet sikkert kommunikasjonsutstyr installeres på de baner hvor dette ikke er utbygget.	Togradio er under bygging i tre lange tunneller på Sørlandsbanen. Arbeidet er om lag en måned etter planen på grunn av forsinkelse på levering av fiberkabel og annet teknisk utstyr. Anleggene forventes ferdigstilt i juli 2001. Planer for alle tunneler klasse B uten kommunikasjonsanlegg er utarbeidet. Utbygging av et moderne felleseuropeisk radiosystem (GSM-R) planlegges, og forslag til utbygging er innarbeidet i Nasjonal transportplan som ble behandlet i Stortinget 15.03.01.
Prosedyrer og regler for bruk av mobiltelefoner må innføres inntil togradio er installert.	Nye prosedyrer for bruk av mobiltelefon i alle regioner er etablert og implementert. Plan for kompletterende utbygging av offentlig mobiltelefonnett for bedre radiodekning på Rørosbanen og strekningen Trondheim – Grong på Nordlandsbanen foreligger. NSB BA har innført et nytt system for mobiltelefonnummerering i tog.
Det må komme klart frem i prosedyrene i hvilke tilfeller det er tilstrekkelig med en enkelt prøve, og når det skal gjennomføres en fullstendig driftsprøve etter endringen.	Nye prosedyrer for enkel driftsprøve på signalanlegg forventes innført sammen med en revisjon av teknisk regelverk i juli 2001. Revisjonen av det tekniske regelverket vil omfatte flere endringer med basis i handlingsplanen. Distribusjon til alle brukere av teknisk regelverk på stasjoneringssteder uten datatilknytning gjennomføres i parallell til elektronisk utgivelse på BaneNettet.
Dokumentasjonen vedrørende alle tekniske systemer må være fullstendig og oppbevares tilgjengelig.	En planlagt revisjon av teknisk dokumentasjonen på alle fagområder slik at den er i overensstemmelse med anleggenes utforming og oppbevares tilgjengelig, er forsinket. Arbeidet er spesielt omfattende på signalsystemer og er reorganisert i et eget prosjekt. Arbeidet med de andre fagområdene er i rute. Prosjektet samordnes med prosjektet for utvikling av nytt elektronisk dokumentstyringssystem.
Lydalarm ved sikkerhetskritiske feil installeres på alle togledersentraler.	Lydalarm på togledersentralene ved togpassering av signal i «stopp» er installert på togledersentralene og 257 stasjoner av totalt 280 stasjoner innen tidsplanen til 01.04.01. Et fåtall grensestasjoner (betjente stasjoner) og strekningen Oslo – Ski er på grunn av helt spesielle tekniske løsninger fortsatt under prosjektering og bygging. Nødvendige prosedyrer er utarbeidet og opplæring er gjennomført.
Jernbaneverket må foreta en gjennomgang og vurdering av organisering og av forholdene på alle togledersentralene, både på lokalt og overordnet nivå.	Det er gjennomført kartlegging og vernerunder i alle regioner med særlig vekt på kartlegging av arbeidsforhold. Nødvendige tiltak er gjennomført. Resultatene fra Målevogn P2000 er innarbeidet . En endringsanalyse (risikoanalyse) av regiongrensene i Jernbaneverket i forhold til trafikkstyring er gjennomført. Forslag til justerte regiongrenser foreligger.
Eldre materiell må gjennomgås og oppgraderes slik at det tilfredsstiller gjeldende krav.	Krav relatert til sikkerhet og miljø i gjeldende forskrifter er å oppfatte som gjeldende krav for alt rullende materiell, også det materiell som ble kjøpt inn og satt i drift før Sikkerhetsforskriftens og Kravforskriftens ikrafttreden. Trafikkutøverne har ansvar for å vurdere om deres eldre materiell tilfredsstiller gjeldende krav. Omfattende opprydding og forenkling av eksisterende regelverk.
Det bør vurderes å innta deler av de interne trafikksikkerhetsbestemmelser i forskrift.	Et prosjekt for forenkling av lover, forskrifter og regelverk gjennomføres av Statens jernbanetilsyn på oppdrag fra Statskonsult. Hele Jernbaneverkets regelverk er gjennomgått. Vesentlig deler av dagens trafikksikkerhetsregelverk JD300-serien vil ventelig bli endret fra regelverk til forskrift utgitt av Statens jernbanetilsyn fra januar 2002. En risikovurdering opp mot dagens løsning gjennomføres av ekstern konsulent. Konsekvensene for Jernbaneverket utredes i eget prosjekt.

Anbefaling fra Groth-kommisjonen	Hva er status, og hva har vi oppnådd?
Det bør gjennomføres en risikoanalyse av den nye avgangsprosedyren for de aktuelle driftsformer.	En risikoanalyse for avgangsprosedyren fra stasjoner med ulike driftsformer er gjennomført. Etter samordning med trafikkutøver (NSB BA) og godkjenning av Statens jernbanetilsyn blir en midlertidig barriere hvor konduktøren involveres innført fra Juni 2001. Automatisk togstopp innføres på ikke fjernstyrte strekninger som tiltak (barriere) så raskt det lar seg prosjektere og bygge ut.
Kryssinger bør angis i lokførers rutebok på lite trafikkerte strekninger.	En gjennomført risikoanalyse konkluderer med at dagens ordninger og prosedyrer opprettholdes. Arbeidsgruppen som har vurdert spørsmålet, finner ingen sikkerhetsmessige fordeler med å gjeninnføre kryssinger i tjenesteruteboka på fjernstyrte strekninger. På ikke fjernstyrte strekninger er kryssinger oppgitt. Nåværende bestemmelser opprettholdes.
Lokførere bør få opplæring i signalanleggenes funksjoner.	En nedsatt arbeidsgruppe anbefaler at det gis en orientering til lokomotivpersonalet om signalanleggenes normale funksjoner. Orienteringen bør være av generell karakter og inneholde opplysninger om hvordan de enkelte signalanlegg fungerer. Det må legges vekt på at orienteringen tar utgangspunkt i hvordan anleggene «oppleves» fra lokomotivførerens arbeidsplass.
Det vurderes å gi forbud mot at andre enn lokfører gis adgang til førerrommet under fremføring.	Det er foretatt en vurdering av risiko i dagens bestemmelser i regelverket for trafikksikkerhet og trafikkutøverens regelverk. Det foreslås en ny bestemmelse i JD340 pkt. 2.20. Innholdsmessig er bestemmelsen den samme som i P-60 og G-60. Enkelte punkter i tidligere bestemmelser er innskjerpet. Jernbaneverkets arbeidsmaskiner er unntatt fra bestemmelsen.
Det utarbeides klare regler og rutiner for samarbeid og utveksling av informasjon mellom togledersentralene og mellom togleder-sentralene og DROPS.	Nye prosedyrer er utarbeidet for samarbeid og informasjonsutveksling mellom togledersentralene, og mellom togledersentralene og NSBs driftsoperative senter (DROPS). De nye prosedyrene er iverksatt fra januar 2001.
Det anbefales et nytt låsesystem for adgang til relerom og andre teknisk sensitive installasjoner, hvor det registreres hvem som går inn/ut.	Det er gjennomført en risikovurdering av dagens låssystem til rom med sensitive installasjoner. Den nedsatte arbeidsgruppen anbefaler elektroniske låsesystemer, men systemet vil koste om lag 70 millioner kroner å installere. Det er derfor besluttet å innskjerpe dagens prosedyrer og innføre manuell logg for adgangskontroll i signalanlegg, teleinstallasjoner, betjeningsrom for togekspeditør og omformerstasjoner.
Det utredes og iverksettes tiltak som vil forhindre at store dieselmengder frigjøres ved kollisjon eller avsporing med dieseltog.	Utredningen konkluderer med at det ikke bør stilles nye tekniske krav vedrørende maksimalt tillatte dieselmengder eller konstruktiv utforming av dieseltanker ut over de krav som allerede reguleres av gjeldende UIC-standarder og norske forskrifter. Trafikkutøver er ansvarlig for å gjennomføre analyser for å avklare hvilken risiko dagens praksis for dieseloppbevaring på deres materiell innebærer.
Løsninger som hindrer at passasjerer skades av løs bagasje i tog.	Utredningen konkluderer med at det ikke bør stilles nye tekniske krav til oppbevaring av bagasje i personvognmateriell ut over de krav som allerede reguleres av gjeldende UIC-standarder og norske forskrifter. Trafikkutøver er ansvarlig for å gjennomføre analyser for å avklare hvilken risiko dagens praksis for oppbevaring av bagasje på deres materiell innebærer.
Etablere risikobilde for Jernbaneverket.	Risikobildet for det offentlige jernbanenettet (Jernbaneverket ansvarsområde) er etablert gjennom de utførte strekningsanalysene og relevante spesialanalyser. Dette risikobildet benyttes som grunnlag for prioritering av Jernbaneverkets fremtidige drifts-, vedlikeholds-, og investeringsaktiviteter.

Ikke feil: Jernbaneverkets Uhellskommisjonen har ikke funnet feil ved Nittedal stasjons signalanlegg, og kommisjonen mener ATC-systemet fungerte. *(Foto: Arne Magne Waaler)*

Anbefaler tiltak etter Nittedal

Jernbaneverkets uhellskommisjon peker på flere mulige tiltak som bør vurderes innført på Nittedal stasjon og på andre stasjoner som likner denne.

NJÅL SVINGHEIM

Uhellskommisjonen er nå ferdig med arbeidet etter togkollisjonen på Nittedal stasjon på Gjøvikbanen 8.april. Kommisjonen peker i sin rapport på flere forhold som til sammen kan ha forledet lokomotivføreren av sørgående tog 280 til å oppfatte situasjonen slik at han skulle kjøre videre.

Forledet

I sin konklusjon antar Uhellskommisjonen at lokomotivføreren har blitt forledet til å sette toget i bevegelse på grunn av et kraftig gjenskinn av grønne signaler i sidespeilet. Nittedal stasjon ligger i kurve og ved stans i spor 1, slik tog 280 gjorde, vil signalene som var stilt til toget som skulle passere stasjonen i motsatt retning, (tog 213), gi et slikt gjenskinn.

Kommisjonen mener dette forsterkes av værforholdene på Nittedal da sammenstøtet skjedde. Videre skriver kommisjonen at også et lysreflekterende merke like ved siden av togsporsignalet i spor 1 kan ha bidratt til å villede lokomotivføreren. Slike togsporsignaler skal være slukket når utkjørsignalet viser «stopp» og skal vise hvitt lys når utkjørsignalet viser «kjør fra avvikende spor». Tog 280 sto i spor 1, som på Nittedal er avvikende spor.

Kommisjonen mener den kraftige hvite refleksen i dette merket ved signalet kan ha fått lokomotivføreren til å oppfatte det som om det var selve signalet som lyste hvitt.

Forslag til tiltak:

Uhellskommisjonen har ikke funnet feil ved stasjonens signalanlegg, og den mener ATC-systemet fungerte. Kommisjonen anbefaler i rapporten at det blir vurdert å:

- Innføre hastighetsovervåking ned til ti km/t på stasjoner av samme type som Nittedal. Med en så lav hastighet vil tog som passerer stoppsignal, ikke kunne komme ut i motgående togspor før det blir stanset. Også en optimalisering av ATC-balisenes plasseringer på enkelte stasjoner bør vurderes.
- Å bygge avledende sporveksler som leder tog som kjører mot stoppsignal vekk fra møtende togspor.
- Bedre plassering av togsporsignaler
- Erstatte *togsporsignalene* med såkalte *repetér-signaler*. Disse har etter kommisjonens oppfatning en bedre utforming og vil fange lokførerens oppmerksomhet bedre. Særlig på stasjoner med liknende kurve- og siktforhold som Nittedal stasjon anbefaler kommisjonen repetérsignaler.
- Uhellskommisjonen har ikke avdekket andre forhold som kan ha innvirket på hendelsesforløpet.

Overvåkning ned til ti km/t fungerer godt

I Sverige har ATC-systemet hatt baliser for hastighetsovervåking på stasjoner ned til ti km/t helt siden ATC-systemet ble bygd ut. Her i landet kom ikke slike såkalte ti-baliser tatt i bruk fordi en i daværende NSB mente dette ville gi driftsmessige problemer.

NJÅL SVINGHEIM

Sannsynligheten for at en ulykke som den på Nittedal 8. april skulle inntreffe ble samtidig vurdert som svært liten. Nå viser erfaringen noe annet, og vi har spurt Ulf Eriksson ved Banverkets Hovedkontor om hvilke erfaringer de har med ti-baliser i Sverige.

Over tyve år

- Vi har hatt baliser for overvåking av hastighet ned til ti km/t helt siden 1979-80, forteller Ulf Eriksson. Ti-overvåkingen brukes først og fremst på stasjoner der tog har planlagte stopp et stykke foran neste hovedsignal, for eksempel ved plattformer.

- Hensikten er å fange opp tog som feilaktig starter ut mot et hovedsignal som viser «stopp». Vi bruker også ti-baliser for å holde togenes hastighet nede foran avledende sporveksler, som vi har en del av i Sverige. Dette er sporveksler som hindrer tog i å komme ut i en togveg det ikke er stilt kjørsignal til, men de fører i stedet til avsporing. 10-balisen hindrer at en slik avsporing får store følger, fortsetter Eriksson.

Mange ulykker

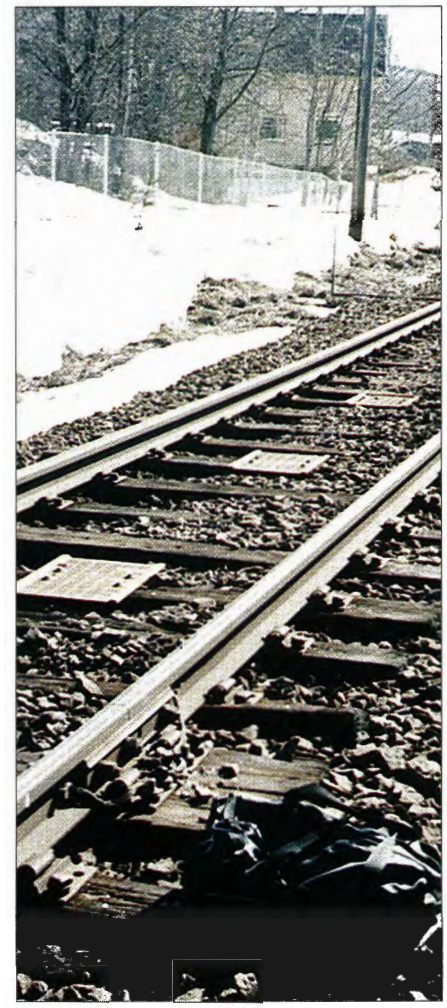
- Vi bruker også ti-baliser for å kunne operere med en minste sikkerhetsavstand på 100 meter mellom tog i bevegelse. På denne måten øker vi kapasiteten på stasjonsområder; denne avstanden måtte ellers vært på 200 meter. Vi har ikke ti-overvåking på stasjoner som er bygd for «samtidig innkjør.» Det finnes altså en del stasjoner uten ti-overvåking også i Sverige, opplyser han.

- Bakgrunnen for at vi valgte å innføre ti-overvåkingen var at vi på 1970-tallet hadde relativt mange ulykker som følge av førerfeil. Vi hadde også flere ulykker der tog passerte stoppsignal og kjørte gjennom avledende sporveksler med alvorlige følger. ATC har redusert tallet på ulykker betraktelig, og vi har, så vidt jeg vet, ikke hatt slike ulykker senere, sier Eriksson

Få driftsproblemer

- I blant får vi rapporter fra lokførere som forteller om problemer med kjøringen inn mot ti-overvåkede signaler, forteller Eriksson. Disse problemene har sin bakgrunn i de begrensningene som er innebygd i ATC-systemet, eller at ATC-installasjonen ikke er utført optimalt på alle stasjoner. Banverket håper innen kort tid å ha fjernet den sistnevnte årsaken ved å lage enhetlige normer for detaljene i ATC-installasjoner med ti-overvåking.

Det kan også være vanskelig å håndtere lange og tunge godstog i forhold til ti-overvåkingen. Dette kan bedres gjennom å endre programvaren i lokomotivenes utrustning, men noen slike endringer er ikke planlagt, avslutter Ulf Eriksson.



Gode resultater: Banverket i Sverige har oppnådd større sikkerhet på stasjoner ved å legge inn «ti-baliser» slik Jernbaneverkets Uhellskommisjon anbefaler vurdert. Noe som vil bety at togene må senke hastigheten fram mot rødt stoppsignal til ti km/t mot dagens 40 km/t.

(Foto: Arne Magne Waaler)

Fakta om kollisjonen på Nittedal stasjon

- Tog 280 hadde et rutemessig opphold på tre minutter på Nittedal og var i rute. Toget ble satt i gang og holdt en hastighet på 21-22 km/t.
- Lokomotivføreren forklarer at han hadde oppmerksomheten rettet mot et såkalt ATC-markeringsmerke for å holde riktig hastighet forbi dette. Hastigheten gjennom sporvekselen ut fra spor en er på Nittedal nedsatt til 30 km/t.
- Da føreren så ser opp, registrerer han at utkjørsignalet viser «stopp» og foretar nødbrems. Toget stanser med fronten 28 meter bak signalet. Da dette skjedde, hadde allerede tog 213, på veg nordover, passert innkjørsignalet til Nittedal. Det betyr at dette toget ikke ble stanset av ATC, fordi det hadde kjørsignal i passeringsøyeblikket. Tog 213 holdt en hastighet av 75 km/t.
- Togene tar borti hverandre i sporvekselen slik at speil, håndtak, og takstiger blir ødelagt og noen vinduer knust. Ingen personer kom fysisk til skade. De materielle skadene blir ellers betegnet som små.

Sikre tunneler fra Skøyen

Valgte: - Så lenge sikkerheten er om lag den samme ved tunneler med ett eller to løp, valgte vi ett løp ut fra økonomi og tradisjonell gjennomføring, sier sikkerhetsleder Anne Nøkleberg i Jernbaneverket Utbygging. (Foto: Harry Korslund)

Risikoen for brann, avsporinger og kollisjoner på det nye dobbeltsporet mellom Skøyen og Asker er om lag de samme ved ett- eller to-løps jernbanetunneler.

JOFRI LUNDE

Jernbaneverket Utbygging skal bygge ett-løps tunneler for to spor mellom Sandvika og Asker. Beslutningen er tuftet på rikelig informasjon om ulike tunnelkonsepter og løsninger. Her presenteres noen av vurderingene i risikoanalysene.

Tradisjonelt bygges ett-løps tunneler for to spor i Norge; dette var også utgangspunktet for nytt dobbeltspor fra Skøyen til Asker. Tre fjerdedeler av strekningen skal gå i tunnel. I utlandet bygges både ett og to-løps tunneler, vurdert ut fra tunnellengde, grunnforhold med mer.

Fordeler og ulemper

- Utbygging ønsket å dokumentere hvilket risikobilde ett- og to-løps tunneler gir. Derfor engasjerte vi et uavhengig firma, Det norske Veritas, til å gjøre risikoanalyser av de forskjellige konseptene. Fokuset på sikkerhet er en av drivkreftene bak initiativet. Det sier Anne Nøkleberg, sikkerhetsleder på prosjektet i Jernbaneverket Utbygging.

Analysene viste at risikoen for brann, avsporing og sammenstøt er omtrent den samme for ett og to løp. Begge konseptene har fordeler og ulemper.

- Så lenge sikkerheten er den samme, valgte vi ut fra økonomi og tradisjonell gjennomføring, sier Nøkleberg. Ett-løps tunneler mellom Sandvika og Asker koster om lag 150 millioner kroner mindre enn to-løps tunneler.

- Nå har vi skaffet såpass mye fakta at vi er komfortable med den valgte løsningen, oppsummerer sikkerhetslederen.

Beredskapsgruppe

Høsten 2000 etablerte Utbygging en beredskapsgruppe med brann- og redningstjeneste, rådgivere, Region Øst og Utbygging. Gruppa møtes regelmessig.

- Hensikten med gruppa er å gi informasjon om våre vurderinger og få tilbakemelding på disse. Slik kan for eksempel

til Asker

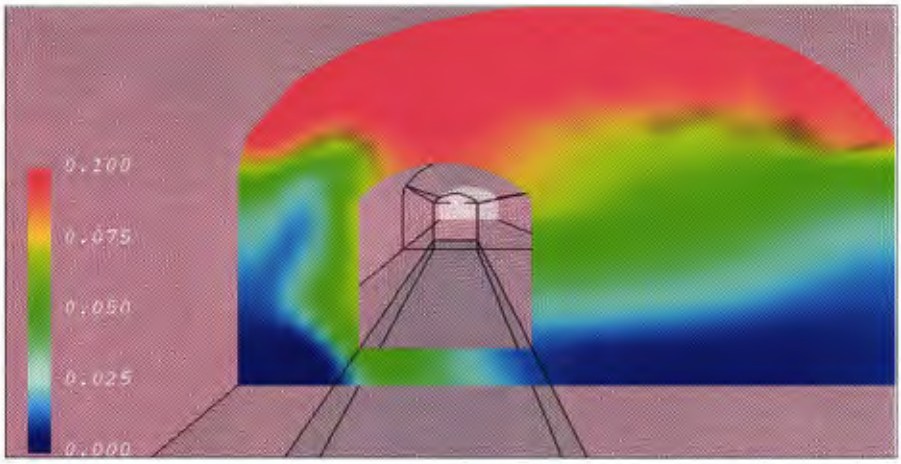
brannvesenet, som er premissgiver, påvirke prosessen underveis i prosjektet, sier Nøkleberg.

Beredskapsgruppa gir innspill til beredskapsplanen for driftsfasen.

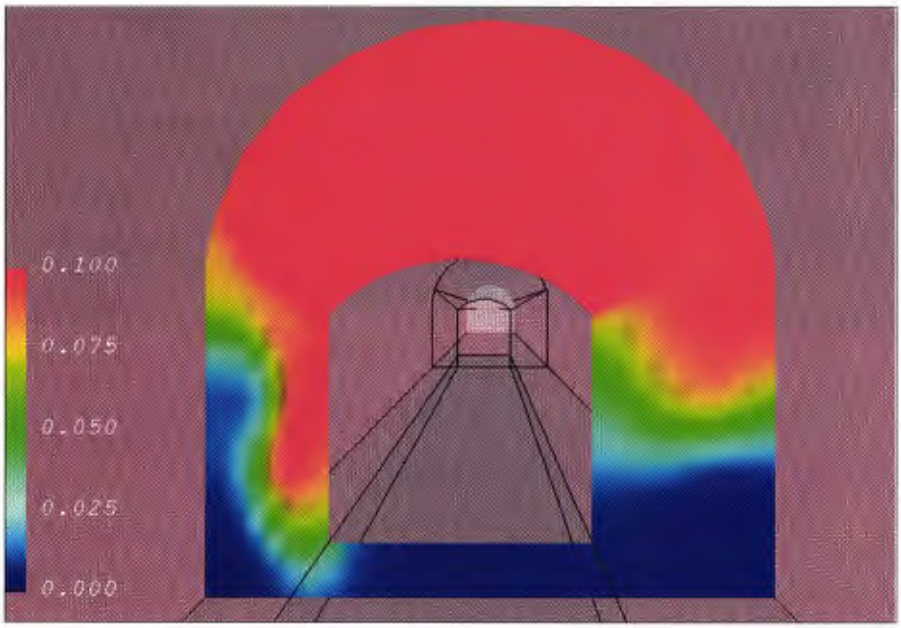
Tunnelene mellom Sandvika og Asker skal etter planen stå ferdig i 2005.

Røykutvikling ved brann

Illustrasjonene viser røykkonsentrasjon i tunneler uten vifter etter om lag fire minutters brann (20 MW). I det røde feltet er sikten mindre enn én meter og kritisk for evakuering. Nødvendig sikt for sikker evakuering er én til ti meter. Høyt CO-innhold i det røde feltet kan forårsake dødsfall.



Farlig røyk: *I ett-løps tunnel tar det totalt sju-åtte minutter før farlig røyk/gass kommer ned i ganghøyde.* *(Alle illustrasjoner: Det norske Veritas)*



Farlig røyk: *I to-løps tunnel tar det totalt tre-fire minutter før farlig røyk/gass kommer ned i ganghøyde.*

Hva viser risikoanalysene?

Sammenstøt:

- Sammenstøt gir det høyeste bidraget til risikoen i tunneler.
- Sannsynligheten er meget liten, men lik for ett og to-løps tunneler. (Årsak: Feil ved teknisk anlegg).
- Konsekvensene er like for ett og to-løps tunnel.
- Risikoen er lik for ett og to-løps tunnel.

Avsporing:

- Sannsynligheten er meget lav på grunn av stabilt spor, men lik for ett og to-løps tunneler.
- Konsekvensene er størst i ett-løps tunnel fordi avsporet vogn kan komme over i motsatt spor og treffe et tog.
- Risikoen blir høyere i ett-løps enn i to-løps tunnel.

Brann:

- Sannsynligheten er meget liten, men lik for ett og to-løps tunneler.
- Konsekvensene er like for ett og to-løps tunneler. Begge konseptene har fordeler og ulemper (Eksempel: røykutvikling og rømmingsveier).
- Risikoen er lik for ett og to-løps tunneler.

Rømming ved brann:

- Å legge til rette for selvevakuering er viktigst.
- Det kritiske er om passasjerene kommer seg ut av toget og til røykfritt område.
- Ventilasjonen vil alltid gå i én retning, mot Asker. Alltid evakuering mot ventilasjonsretningen.
- Ett-løps tunnelene mellom Sandvika og Asker har tverrslag. Lengste rømmingsvei til dagen er 1150 meter. 300 meter er trygg avstand fra brann stedet.
- I to-løps tunneler er normalt korteste rømmingsvei gjennom nærmeste tverrløper. Mellom Sandvika og Asker var det planlagt tverrløpere for hver 500 meter.
- Oppstuing av passasjerer med panikk i tverrløperne mellom tunnelene kan være en fare ved rømming.

Norges nye Mekka

BaneTele ønsker å bygge ut en rekke jernbanestasjoner til nye sentra og knutepunkter i framtidens digitale samfunn. – Stasjonene kan, som næringsminister Grete Knudsen har uttalt, bli Norges nye bredbåndsmekka, sier leder for forretningsutvikling Kai-Tore Rønold i BaneTele.

SVEIN ERIK BAKKEN

BaneTele ønsker å være mer enn en ledende leverandør av bredbåndstjenester. Nå skal egen bruk av det vel 4.800 kilometer lange, og et av verdens raskeste fiberoptiske kommunikasjonsnettverk, bygges ut. Prosjektet, «Den Digitale Stasjon», har en sentral plass i disse planene.

- Det er riktig som næringsministeren har påpekt at fiberkablene ligger bare noen meter fra jernbanestasjonene landet rundt, og at stasjonene ofte har både god plass til parkering og til aktiviteter innendørs, sier Rønold. Fundamentet i Den Digitale Stasjon er teknologier som kan legge til rette for kommunikasjonsmuligheter mellom stasjon og tog, på stasjonen og fra stasjonen til nærområdet. Flere teknologier vil bli benyttet, men fellesnevnere er GSM og IP. Dette vil være BaneTele sin rolle i nye spennende muligheter.

De største byene

- Vi er i gang med å bygge ut digitale sentra på 15 stasjoner. Først på programmet står Norges fem største byer Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger og

Ordforklaringer

- Internet Protocol (IP) er en metode for å overføre datapakker mellom to eller flere punkter.
- Universal Mobile Telecommunications System (UMTS) er den nye generasjon mobilnett som gjør det mulig å bruke mobiltelefonen til å overføre tale, bilder, video osv.
- ASP (Application Service Provider) – leverandør av applikasjonstjenester.
- Bredbånd defineres av BaneTele som et nett med kapasitet på over 2 megabit per sekund.
- Fiberoptikk er glasskabler hvor data overføres som lyssignaler i motsetning til vanlige kopperkabler hvor data overføres som elektriske signaler.
- GSM-Rail er ny generasjon mobilnett beregnet for jernbaneformål.

Første runde: *- Som en av Norges mest trafikkerte har vi store forventninger til prosjektet «Den Digitale Stasjon» nettopp på Lillestrøm, sier leder for forretningsutvikling Kai-Tore Rønold i BaneTele.*

Drammen. Videre kommer blant annet Lillestrøm, Hamar, Ski og østfoldbyene Moss, Halden og Sarpsborg.

- Deretter står byene Horten, Tønsberg, Sandefjord og Larvik i Vestfold for tur. Innen året er omme, har vi etablert digitale sentra på rundt 50 av 137 betjente stasjoner rundt om i Norge, opplyser Rønold.

Renessanse

- I tillegg til å fange opp en god del at de vel 6,5 millioner som årlig reiser med tog i Norge, satser vi på å trekke til oss kunder fra næringslivet, det offentlige og folk på handletur eller kafebesøk for å nevne noen av gruppene vi sikter oss inn mot, fortsetter han.

- Utviklingen av stasjonene som digitale sentra kan bety en ny renessanse for stasjonene som det sentrale knutepunktet i våre byer og store tettsteder. Vi ønsker å bidra til å gjøre om dagens stasjoner til fysiske og virtuelle møteplasser, læringsarenaer, markeds- og arbeidsplasser, sier Rønold.

Byggeklosser

- Utbyggingen av «Den Digitale Stasjon» vil skje etter modellen med byggeklosser, alt avhengig av stasjonen, lokale partnere og lokale behov. De digitale rom kan for eksempel inneholde: Kontorhotell, møterom, rom for fjernundervisning, digitalt bibliotek og digital kafe for å nevne noe, fortsetter han.

- Videre tar «Den Digitale Stasjon» sikte på å betjene det lokale næringslivet, offentlige institusjoner, kulturelle aktører fra samfunnshus til lokale idrettslag osv, opplyser Rønold.

Nye muligheter

- Den nye utbyggingen vil også åpne for bedre informasjon til de reisende og publikum, nye billettautomater og overvåkning av stasjoner og planoverganger.

- Videre kan de digitale mulighetene tas med inn i toget. Ved de digitale stasjonssenterne kan togene tankes og tømmes for informasjon , slik at de reisende kan få nesten like god tilgang på informasjon i toget som hjemme eller på arbeidsplassen, sier leder for forretningsutvikling i BaneTele, Kai-Tore Rønold.

Lengste eiendom: *Langs «Norges lengste eiendom» på over 4.800 kilometer ligger det fiberbaserte bredbåndsnettet som Jernbaneverket eier og BaneTele driver. (Foto: Njål Svingheim)*

Milepæl i BaneTeles historie

Datoene 1. april og 1. juli i år markerer to viktige milepæler i BaneTeles historie. Den 1. april startet prøvedriften av det første rendyrkede og mest moderne IP-nettet i Norge, og 1. juli har BaneTeles bredbåndsnett kapasitet til å dekke hele Norges behov for telekommunikasjon.

SVEIN ERIK BAKKEN

- Til nå har BaneTele solgt råvarer i form av linjekapasitet mellom byer og stasjoner i Norge. Kundene har fått kjøpt tilgang på bestemte mengder. Hver gang de trengte mer plass etter som behovet økte, måtte de inngå ny avtale med oss. Det var både en teknisk krevende og dyr måte å drive på, sier leder for forretningsutvikling i BaneTele, Kai-Tore Rønold.

Milepeler

- Den 1. april er derfor en milepel i BaneTeles historie. Da startet vi prøvedriften av det første rendyrkede IP-nettet i Norge, spesialbygget for framtidige data-, bilde- og telebehov. Det nye nettet gjør det mulig å tilby kjøperne avtaler om trinnløs kapasitet i det nye IP nettet. Med dette har vi gått et viktig skritt opp i verdikjeden og tilbyr en mer foredlet vare, fortsetter Rønold.

- I dag har vi kapasitet i nettet til å gi et slik tilbud. Fra 1. juli vil kapasiteten i nettet vårt bli mangedoblet. Da har vi stor nok kapasitet til å dekke hele landets behov for telekommunikasjon, og kan betjene nye og gamle kunders behov for tjenester som Internett, ASP, den nye generasjonen mobiltelefoner (UMTS) og den nye generasjonen togradio (GSM-R), opplyser han.

Store gevinster

- Økningen av kapasiteten i vårt landsdekkende fibernett skjer ikke ved å strekke nye kabler, men ved hjelp av nye teknologiske løsninger. I dag er det derfor først og fremst viktig å ha fibernettet på plass, så sørger penger og ny teknologi for nødvendig økning i kapasiteten etter hvert som det er behov for det.

- Med noen enkle grep kan kapasiteten i Jernbaneverkets fibernett bli minst 40 ganger større enn i dag. Vi ligger med andre ord godt foran i kapasitet for hva dagens brukere og nye brukere av bredbåndstjenester trenger i framtiden, opplyser Rønold.

- Hva har doblingen av kapasiteten på nettet kostet, og hva må dere ut med for å øke kapasiteten til 40 ganger mer enn i dag?

- Dobling av kapasiteten har kostet om lag 60 millioner kroner. Da er grunnlaget også lagt for ytterligere utbygging til minst 40 ganger dagens kapasitet. Utgiftene ved en slik utbygging vil være marginale i forhold til de investeringer som nå er gjort.

- Forsiktige anslag viser at satsingen på utbyggingen av IP i løpet av tre år vil gi minst 60 millioner i overskudd. I forbindelse med utbyggingen av IP-nettet vil mange i Jernbaneverket få oppdrag som underleverandører. Det gjelder blant annet BanePartner. I tillegg finnes det mye verdifull kunnskap og erfaring i Jernbaneverket som kan bygges videre ut, sier Kai-Tore Rønold.

Beste alternativet til Telenor

- BaneTeles hovedmål som fristilt aksjeselskap er å være den beste alternative transportøren til Telenor AS av data og telekommunikasjon i Norge, samt å gjøre verdien for Jernbaneverket av investeringene i et moderne fibernett langs jernbanesporene synlige, sier fungerende adm. dir. Trygve Tamburstuen.

SVEIN ERIK BAKKEN

Naturlig valg: *- BaneTele AS skal være det naturlige valget for operatører, dataselskaper, store bedrifter og offentlige institusjoner, sier Trygve Tamburstuen.*

BaneTeles toppsjef var ikke villig til å sprette champagnen for å feire at tre års hardt arbeid for å bli omdannet til aksjeselskap nærmest var i boks da Kjøreveien intervjuet han 1. juni.

- Vi får avvente Stortingets behandling 7. juni, men alt i dag viser Samferdselskomiteens innstilling at det er bredt flertall for å omdanne BaneTele til aksjeselskap. Derimot får ikke Høyres og Fremskrittpartiets forslag om at staten skal selge seg helt ut på eiersiden flertall. Forslaget viser likevel den spenningen som vi kommer til å stå overfor i framtiden når det gjelder eierskapet, mener Tamburstuen.

Imponert

- Er omdannelsen kun første skrittet mot en Telenormodell?

- Vi er fornøyd med Jernbaneverket som eier og synes modellen som er valgt, er god. Modellen gir oss det spillerom som er nødvendig framover. Hva Jernbaneverket finner å gjøre, er det ikke riktig for meg å ha oppfatninger om, sier Tamburstuen diplomatisk.

- Samtidig vil jeg understreke at Jernbaneverket i de snart to årene som jeg har ledet BaneTele, har vist en evne til å legge forholdene til rette på en måte som imponerer meg.

- Betyr det at Jernbaneverket nærmest har fungert som profesjonelle eiere?

- Ja, styret i BaneTele har fungert bedre enn mange andre styrer som jeg har vært borte i når det gjelder evnen til å ta beslutninger når det har vært nødvendig, sier han.

- Betyr det at du ønsker å fortsette som BaneTele-sjef?

- Jeg har ikke bestemt meg ennå om jeg skal søke stillingen, men tiden i BaneTele har vært noe av det morsomste som jeg har vært med på i hele mitt yrkesliv, slår Tamburstuen fast.

Tre hovedgrunner

- Hvorfor er det viktig for BaneTele å bli aksjeselskap?

- Å kunne skaffe finansiering til investeringer og drift i et normalt kapitalmarked, er etter mitt skjønn hovedgrunnen. Videre må BaneTele ha de samme vilkår som våre konkurrenter i det norske markedet, Telenor AS og Enitel AS, har som fristilte aksjeselskaper. Den tredje grunnen er muligheten til å holde på dyktige ansatte.

- Hva kan dere gjøre bedre og annerledes som aksjeselskap enn som statlig forretningsenhet?

- Vi har faktisk øvd oss på å være konkurransedyktige i noen år nå. Selv om vi har forbedret oss kraftig, kan vi bli enda mer konkurransedyktige. I tillegg får vi økt frihet til å inngå allianser og dermed skaffe oss bedre styring over egne kostnader. I dag er vi avhengige av å kjøpe en del viktige tjenester fra konkurrenter i markedet. Når vi skal levere ende-til-ende-løsninger, er det ofte den lokale biten som dreper marginene våre, mener Tamburstuen.

Beste alternativet

- Hva er de viktigste målene og visjonene framover?

- BaneTele har forutsetninger for å være den beste alternative transportleverandøren til Telenor i Norge. Videre vil fristillingen av BaneTele vil bety mye for å få synliggjort verdiene av investeringene i fibernett som daværende NSB gjorde for 20 år siden. Det er investeringer som vi i ettertid kan slå fast var veldig fornuftige.

- Basert på et slikt hovedmål skal vi være det naturlige valget for operatører, dataselskaper, aktører i tele- og datamarkedet, store bedrifter, fylker, kommuner og statsinstitusjoner som vil ha høykvalitet og kostnadseffektive løsninger på transport av data og telekommunikasjon, avslutter fungerende administrerende direktør Trygve Tamburstuen.

- Et være eller ikke være

Positiv og skeptisk: *Leder for NITOs bedriftsgruppe i BaneTele, Monica Øygarden, er positiv, mens leder for NITOs etatsgruppe i Jernbaneverket, Tønne Tønnesen, er skeptisk til en fragmentering av virksomhetene innen Jernbaneverket.*

- Jeg vil si det så sterkt som at omgjøring til aksjeselskap eller ei, er et spørsmål om et være eller ikke være for BaneTele, sier leder for NITOs bedriftsgruppe i BaneTele, Monica Øygarden.

SVEIN ERIK BAKKEN

- Det er svært få av de ansatte som fortsatt er interessert i å jobbe videre i et BaneTele som det er i dag. Vi har ventet i to-tre år på at BaneTele skulle bli aksjeselskap. Dersom ikke BaneTele hadde blitt det innen året er omme, ville det ikke vært mange av oss igjen i selskapet, fortsetter Øygarden.

Friere tøyler

- De ansatte er derfor positive til at BaneTele skal bli aksjeselskap. Som aksjeselskap blir det lettere for oss å arbeide videre. Til nå har vi slitt med for lite frie tøyler til å bygge ut nettet og skaffe den nødvendige finansiering for videre satsing, sier hun.

- Som en del av forvaltningen tar mange ting altfor lang tid. Det går ikke i det markedet som vi opererer i. I tillegg vil grensene mot Jernbaneverket, regionene og BaneProduksjon bli tydeligere når vi blir et aksjeselskap. Hva som blir BaneTeles ansvar, blir dermed lettere å kommunisere, mener Øygarden.

- *Er ingen skeptiske?*

- Vi kan ikke vite sikkert hvordan dette går, men vi tror det går bra. Vi har tillit til ledelsen som mener det åpnes mange nye muligheter ved å bli aksjeselskap.

Kraftige lønnshopp?

Ikke minst kan ingeniører med teleutdanning oppnå adskillig mer spenstig lønn andre steder. Vi er derfor ikke interessert i å gå på statens regulativ mer.

- *Hvor mye går dere opp i lønn når BaneTele blir as?*

- Det vil slå litt forskjellig ut. Teknisk personale med teleutdanning er høyt ettertraktet i markedet. Undersøkelser av lønnsnivået for teleutdannede ingeniører tyder på at lønningene i staten ligger i alle fall rundt 100.000 kroner i året for lavt, mener Øygarden.

Skeptisk

Leder for NITOs etatsgruppe i Jernbaneverket, Tønnes Tønnesen, er skeptisk til en fragmentering av virksomhetene innen Jernbaneverket. Likevel mener han at det lønnsmessig er en fordel å få drahjelp fra godt betalte medlemmer i et framtidig BaneTele AS.

Samtidig er han engstelig for at det kan oppstå problemer i forbindelse med forståelse av roller, ansvarsområder og grensesnitt.

- Jeg synes ikke vi er flinke nok til å jobbe med dette i Jernbaneverket. Til nå har vi vært mer opptatt av å omorganisere enn å ivareta de funksjoner som en bør og må ivareta.

- Jeg synes heller ikke at vi har fått vært tilstrekkelig med i prosessen når det gjelder å gjøre BaneTele om til aksjeselskap, sier Tønnesen.

Om de to tillitsvalgte i NITO har noe ulike meninger i denne saken, er de enige om at de ansattes avtalefestede rettigheter er godt ivaretatt i et framtidig BaneTele AS.

Helt nødvendig grep

- Å omdanne BaneTele til aksjeselskap er helt nødvendig for at vi i framtiden kan hente ut den verdiøkningen som ligger i vårt vel 4.800 kilometer lange fiberoptiske kabelnett, sier jernbanedirektør Steinar Killi i en kommentar.

SVEIN ERIK BAKKEN

- Er du glad for at arbeidet med å gjøre om BaneTele til aksjeselskap nå endelig har lykkes?

- Ja, det er jeg. Samtidig vil jeg understreke det grundige arbeid som er utført i forkant av våre egne ansatte under ledelse av tidligere økonomidirektør Raimond Pettersen.

Lite egnet

- Hvor viktig er dette grepet for BaneTeles framtid?

- Det er ikke bare viktig, men et helt nødvendig grep for å kunne hente ut den verdiøkning som ligger i våre anlegg. Få områder har en så rask endringstakt som teleområdet, derfor er ordinære forvaltningsmessige prosedyrer lite egnet som styringsform. En omdannelse til aksjeselskap er helt riktig, mener Killi.

- Bør flere av forretningsenhetene bli omdannet til aksjeselskap?

- Det er ingen naturlov som tilsier at våre forretningsenheter må være aksjeselskaper for å være effektive. Enkelte rammebetingelser må i så måte vurderes separat fra enhet til enhet.

Neste ut?

- Hvem av dagens forretningsenheter kan bli neste ut som omdannes til aksjeselskap, entreprenørselskapene BanePartner og BaneService?

- For BaneService pågår det et viktig arbeid for å kartlegge muligheter og trusler i markedet i årene framover. Hvis resultatene av dette arbeidet blir at aksjeselskap er den beste formen for å sikre at Jernbaneverket kan opprettholde en effektiv entreprenørbedrift med sikre arbeidsplasser, vil jeg anbefale en omdannelse til aksjeselskap, sier Steinar Killi.

Jernbanedirektøren ser ikke i utgangspunktet at det foreligger samme behov for en eventuell omdannelse til aksjeselskap når det gjelder BanePartner.

Ønsker ikke flere AS

Norsk Jernbaneforbund vil sette foten ned mot omdanning av BaneService, BaneProduksjon og BanePartner til aksjeselskaper.

SVEIN ERIK BAKKEN

- Vi ser ikke nødvendigheten av å gjøre disse forretningsenhetene om til aksjeselskap. Ved hjelp av tilpasninger og intern opprydding i Jernbaneverket kan en gjøre disse så effektive at vi ikke trenger å gjøre dem om til aksjeselskaper, mener Jernbaneforbundets leder Ove Dalsheim.

Ikke villig

- Vårt prinsipielle syn er at det i disse selskapene er lagt ned kapital fra statens side og i form av arbeidsinnsats fra jernbanefolk siden jernbanens morgen her i landet. Vi er ikke villige til å la noen få lillefingeren på disse verdiene, slik at det i neste omgang blir private interessenter som høster godene av det som er skapt opp gjennom generasjoner innen jernbanen, fortsetter Dalsheim.

- BaneService er et godt eksempel på at en forretningsenhet kan bli en meget effektiv og profesjonell aktør i både et nasjonalt og et internasjonalt entreprenørmarked. Det er heller ikke kommet fram noe i den gruppen som vurderer disse spørsmålene, som tilsier at vi skal endre holdning her, mener Jernbaneforbundets leder.

I himmelen

- Jeg ser med andre ord ingen hensikt i å gjøre om BaneService, BanePartner eller BaneProduksjon til aksjeselskaper. Det har nærmest blitt et slags syndrom at når det butter litt eller går litt galt, er det bare å lage et aksjeselskap, så er en i himmelen. Det har vi bokstavelig ikke noe tru på, sier han.

- Frykter du at neste skritt er å ta BaneTele på Børsen?

- Vi er villige til å se på BaneTele i et litt spesielt perspektiv. Det ligger enorme verdier nedgravd langs jernbanelinjene. Dersom Staten og Jernbaneverket skal få dratt mest mulig ut av disse verdiene, må selskapet som forvalter disse verdiene, ha handlekraft. Det er hovedgrunnen til at vi ikke har hatt de helt store motforestillingene mot det som skjer med BaneTele, avslutter Ove Dalsheim

Fakta om BaneTele

- Alt i 1899 hadde Norges Statsbaner (NSB), etter datidens mål, et landsdekkende kabelnett.
- I 1985 startet utbyggingen av et fiberoptisk kommunikasjonsnett.
- BaneTele er i dag en forretningsenhet i Jernbaneverket og en rendyrket leverandør av bredbåndstjenester via et moderne fiberoptisk kommunikasjonsnett.
- I dag disponerer BaneTele et topp moderne fibernettet på over 4.800 km som Jernbaneverket eier.
- Bredbåndsnettet ligger langs alle jernbanelinjer i Norge og dekker rundt 80 prosent av alle norske byer og tettsteder med flere enn 8.000 innbyggere.
- Fram til 1998 var BaneTeles virksomhet begrenset til såkalt jernbanerelatert virksomhet. Som følge av liberaliseringen har Jernbaneverket valgt å selge kapasiteten i sitt nett på kommersiell basis.
- BaneTele disponerer i dag et av verdens raskeste bredbåndsnett og har som mål å bli en ledende leverandør av bredbåndstjenester med høy kvalitet.
- BaneTele vil forsterke sitt landsdekkende fibernett for mellom en halv og en milliarder kroner i år.
- BaneTele har i dag rundt 30 ansatte og omsatte i fjor for om lag 78 millioner kroner.
- 1. juli i år omdannes BaneTele til aksjeselskap.

Historisk gjenåpning

Fra 24. juni går det igjen tog på Arendalsbanen. Jernbaneverket har de siste ukene brukt tiden til å klargjøre banen for trafikk igjen etter at togtrafikken ble innstilt i oktober i fjor.

NJÅL SVINGHEIM

Aldri tidligere har trafikken på en banestrekning blitt helt avviklet, for så å bli gjenopptatt slik som nå har skjedd på Arendalsbanen. Mange trodde nok at siste tog fra Arendal hadde forlatt byen for godt da trafikken opphørte på kort varsel i fjor.

Sluppet hærverk

Reidar Midttun og Svein Øygarden fra BaneProduksjon Sør er blant dem som den siste tiden har arbeidet med klargjøring av banen.

- Vi har heldigvis sluppet å få for mye hærverk på anleggene mens de var ute av drift, forteller Midttun. Arendalsbanen er i god stand, sier han.

Kontrasten mellom Arendalsbanens rustne skinnegang og det blanke kontaktledningsanlegget (KL) er slående. Banen ble elektrifisert så sent som midt på 1990-tallet. KL-anlegget er dermed blant landets beste; sporet holder også en bra standard. Banen fikk ny skinnegang da den unngikk nedleggingsspøkelset på slutten av 1980-tallet.

Underlig situasjon

Gruppeleder i BaneProduksjon Sør, Reidar Midttun, har kontoret sitt på stasjonen i Arendal. Han legger ikke skjul på at det var en underlig situasjon da han plutselig i fjor høst befant seg nærmere fire mil fra nærmeste trafikkerte jernbanespor.

- Innstillingen av trafikken kom som et sjokk både på jernbanefolk og på brukerne av banen, forteller han. Det bredte seg stor usikkerhet rundt banens framtid, selv om NSB sa at trafikkstansen var midlertidig og skyldtes akutt mangel på lokførere.

Sperret

- Banen ble fysisk sperret ved at vi la en haug med sviller over sporet like ved Nelaug stasjon. Årsaken til dette var at det har foregått private arbeider i nærheten av sporet flere steder i vinter. For å være helt sikre på at det ikke var mulig å kjøre tog på linja, sperret vi altså banen fysisk for trafikk, fortsetter Midttun.

- Nå har utfordringen vært å venne folk som bor langs banen, til at det går trafikk på den igjen. Arendalsbanen går gjennom et meget naturskjønt område, og flere hadde nok tatt sporet i bruk som turveg. I perioden før den ordinære trafikken startet, ble det kjørt en rekke arbeidstog på linja, forteller han.

Oppsikt

-I denne perioden hadde vi ikke lov å kjøre i mer enn sikthastighet, maks 40 kilometer i timen. Vi måtte stanse før planovergangene og forsikre oss om at det ikke kom vegtrafikk, forteller Svein Øygarden som kjører Robelen.

- Det er mange som har sperret øynene opp når vi kommer kjørende med arbeidstoget, men vi håper at dette også har gjort at folk er mer oppmerksomme når den ordinære trafikken nå er i gang. I disse ukene før persontogene begynte å gå, har heller ikke vegsikringsanleggene vært innkoblet. Det er vanskelig å få disse til fungere når skinnegangen har blitt rusten, forteller karene. Disse anleggene er selvsagt satt i drift før persontogene begynte å gå og trafikken går nå med vanlig hastighet igjen.

Skriker etter maling

Selv om sporet holder en bra standard, er det nok av arbeidsoppgaver. BaneProduksjon Sør har fått i oppdrag å bytte ut svillene i en del overgangskurver.

Denne dagen holder karene på med utkjøring av betongsviller som skal legges inn. Også disse er brukte, men er i god stand og vil tåle trafikken på Arendalsbanen i mange år framover.

I tillegg er KL-anlegget gjennomgått og målevogn er kjørt på banen før trafikken ble satt i gang. Det er også gjort noen mindre sveisearbeider på sporet.

- Men hvem har ansvaret for holdeplassene, spør Midttun og Øygarden. De fine små husene på holdeplassene langs Arendalslinja står og nærmest skriker etter et strøk maling.

- Vi har forsøkt å finne ut av det, men

Klargjøre: *Reidar Midttun og Svein Øygarden fra BaneProduksjon Sør har arbeidet med å klargjøre Arendalsbanen for ny trafikk fra 24. juni i år.*
(Begge foto: Njål Svingheim)

Nye sviller: *Det skal legges inn betongsviller i en del av overgangskurvene på banen. Her er Svein Øygarden i ferd med å losse Robeltilhengeren for sviller.*

ingen vi har vært i kontakt med vet hvem som har ansvaret for dem, sier de to.

Savn og tap

Det ble stor lokal oppstandelse i Aust-Agder da togene ble innstilt i fjor. Busstransporten mellom Gjerstad og Arendal ble aldri oppfattet som et likeverdig tilbud, noe som ga NSB kraftige utslag på trafikktallene.

- Uten at jeg har de nøyaktige tallene, så er det ikke tvil om at Sørlandsbanen har tapt kunder på det som skjedde. Men vi er optimister med hensyn til fremtiden. De signalene som kommer fra folk lokalt forteller oss at svært mange savner togtilbudet, og disse håper vi nå å kunne få tilbake, sier informasjonssjef Arvid Bårdstu i NSB Langdistanse.

Bårdstu ønsker også å avlive myten om at det var økonomiske hensyn som førte frem til beslutningen om å legge ned persontrafikken på Arendalsbanen.

- Mange har spekulert i det, men la det være klart: Dette hadde utelukkende med personalsituasjonen å gjøre, slår han fast.

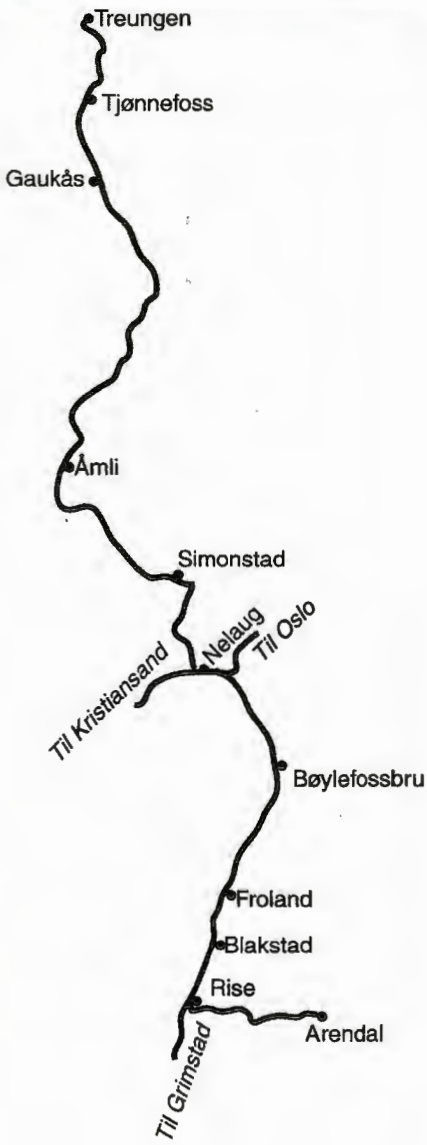
Først type 69

Fra 24. juni går det seks avganger i hver retning på strekningen Nelaug-Arendal i korrespondanse med Signaturtogene på Sørlandsbanen. - Dette er en realistisk satsing som vi også har personell til å gjennomføre, sier Bårdstu.

Foreløpig er det lokaltogsett av typen 69 som blir satt inn på Arendalsbanen, men fra 13. august skal de nyoppussede Y1-settene være godkjent og klare. For NSB er det viktig at det nye materiellet er på plass når sommertrafikken er over. Da skal 69-settet tilbake til lokaltrafikken på Østlandet.

Arendalsbanen kom først

- Arendalsbanen er egentlig en gjenværende del av et eget banesystem på Sørlandet og ble bygd lenge før Sørlandsbanen.
- Allerede i 1910 åpnet den smalsporede (1067 millimeter sporvidde) Arendal – Åmlibanen som knyttet distriktene sammen med byen.
- I 1907 sto privatbanen Rise – Grimstad ferdig, og i 1913 åpnet banen for trafikk helt opp til Treungen i Telemark. Dermed var store deler av indre Vest-Telemark også knyttet til kysten.
- Banen var 90 kilometer lang, mens dagens Arendalsbane fra Nelaug til Arendal er 36 kilometer.
- Da Sørlandsbanen kom til Nelaug i 1935, ble Arendals- og Grimstadbanen bygd om til normalspor.
- Treungenbanen beholdt derimot smalsporet til etter krigen. Det siste persontoget forlot Treungen i 1967.
- Grimstadbanen sa takk for seg i 1961.
- Les mer om banene på Sørlandet: Togbytte på Nelaug : en bok om jernbanene til Arendal, Grimstad og Treungen / Thor Bjerke, Ove Tovås. - Oslo : Norsk jernbaneklubb, 1989



Samkjørt rydding av snø og trær

Banesjefen i sone KGB i Region Øst har i et prøveprosjekt valgt å samkjøre snørydding og vegetasjonsrydding i en og samme avtale. Prosjektet har stort sett vært vellykket så langt.

SVEIN GRAADAL

Det startet med en forespørsel fra Kongsvinger- og Gjøvikbanen om tilbud på rydding av snø og vegetasjons på fem banestrekninger. Kongsvinger- og Gjøvikbanen (KGB) omfatter Gjøvik-, Kongsvinger-, Dovre-, Solør- og Rørosbanen. For å utnytte ressursene bedre og senke kostnadene ville regionen slå sammen to jobber i ett tilbud.

- Godt fornøyd

- Vi fikk en pakke fra BaneProduksjon som vi var godt fornøyd med, sier Vidar Våltorp, faglig leder linjen i sone KGB.
- Vi har greid å redusere kostnadene betraktelig ved å samordne bruken av ressurser til snørydding og vegetasjonsrydding. Samtlige tre tilbud som kom inn, var gunstige økonomisk sett. Til sjuende og sist var prisen avgjørende da BaneProduksjon ble valgt.

Våltorp representerer Region Øst, som er oppdragsgiver og byggherre i prosjektet.

- Har dere erfaring fra slike prosjekt tidligere?

- Ikke med å slå to ulike jobber sammen til en kontrakt, men vi laget totalpakker på flere ulike jobber i fjor og bygde på erfaring fra disse, sier Våltorp.

De som har oppdrag i prøveprosjektet i år, har opsjon for 2002. I tillegg til at prøveprosjektet evalueres løpende, vil det mot slutten av året bli tatt en grundig evaluering, før det tas en beslutning om hvordan disse aktivitetene skal gjennomføres til neste år.

Prøveprosjekt

- Vi valgte å gjennomføre dette som et prøveprosjekt og jobber innenfor et avgrenset område med klare rammebetingelser på økonomi og tid, sier prosjektleder Terje Kristiansen i BaneProduksjon Øst.

- Det er våre avdelinger på Hamar, Lillestrøm og i Oslo som til daglig gjennomfører prosjektet; i tillegg har vi valgt å bruke underentreprenører der vi har sett dette som hensiktsmessig. Hver måned holdes byggemøter hvor det rapporteres på framdrift, økonomi og miljø.

Avtalens omfang

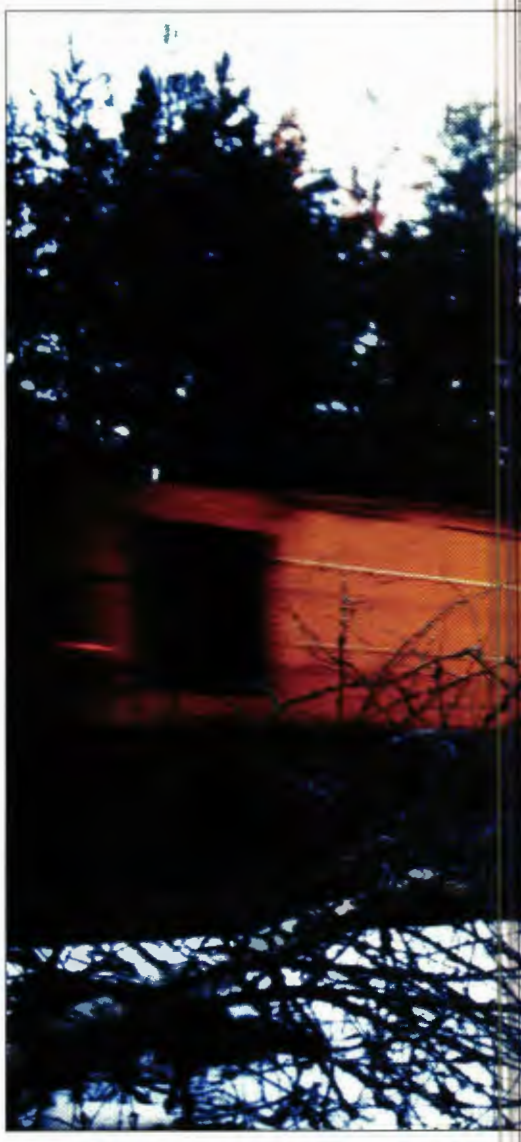
Avtalen omfatter snørydding og strøing i spor; på stasjonsarealer, inkludert plattformer og parkeringsplasser på de stasjoner og holdeplasser hvor det stopper tog.

Snøryddingen på de stasjoner som oppdragsgiver har gitt høyest prioritet i forhold til trafikkgrunnlag, skal i hovedsak utføres om natta. Snøen skal i den grad det er mulig, være ryddet vekk til første tog kommer om morgenen. På de stasjoner hvor det er gitt en lavere prioritet, er også kravene til ryddetider redusert.

- Avtalen omfatter også vegetasjonsrydding langs i alt 35 000 meter spor. Dette omfatter busker og trær på arealer inntil 15 meter fra spormidt. Der jernbanens eiendomsgrense går nærmere sporet, vil det eventuelt bli ryddet på naboens grunn i den grad det er behov for dette. Vår oppdragsgiver har da inngått avtale med den berørte grunneier, sier Kristiansen.

Utfordringen

- De utfordringer vi står overfor i forhold til denne avtalen, er gjennomføringen av vegetasjonsryddingen ved store snøfall. Mye av den vegetasjonen som skal fjernes, kan bli dekket av snø. På Gjøvikbanen har vi valgt å utsette prosjektet på grunn av områder med store snømengder.



Ryddet opp: *Sør for Jømna på Solørbanen ble trærne kuttet et stykke over bakkenivå, men dette vil bli ryddet opp i, lover prosjektleder Terje Kristiansen i BaneProduksjon Øst. (Foto: Svein Graadal).*

- På Røros- og Solørbanen, hvor vi har benyttet underentreprenør, har vi valgt å holde framdriften uavhengig av snømengdene. Dette har resultert i at noen av trærne er blitt kuttet for høyt i forhold til det normale. Vi ønsker ikke å levere et slikt produkt, så dette er forhold vi selvfølgelig må rette på, sier Kristiansen.

Bortkjøring av trær og kvist reguleres ikke i avtalen, men produksjonsleder Ragnvald Trønnes på Hamar kan fortelle at han har valgt å kjøre bort dette med Robel.

- Dette gjør vi fordi vi har ledig kapasitet. Selv om vi får negativt resultat på denne delen av prosjektet, er det bedre enn at mine folk går uten å ha noe å gjøre, som han sier.

Framtidig marked

Som et framtidig forretningsområde ser prosjektleder Terje Kristiansen i BaneProduksjon Øst for seg en langsiktig avtale i form av totalentreprise for tilsvarende oppdrag.

En slik form for avtale krever åpent og godt samarbeid mellom kunde og leverandør, hvor man i samarbeid «bygger veien mens man går». I prosjektsammenheng defineres dette som en delvis åpen prosjektutfordring.

Opplevelse

- Ser man tilbake på den avtalen vi har i dag, kan det synes som volummetrisk framdrift gis høyere prioritet enn krav til kvalitetsmessig utførelse. Begrepene vegetasjonskontroll og vegetasjonsrydding kan for enkelte virke diffuse og negative. En eventuell framtidig totalentreprise kan for eksempel uttrykkes som «landskapspleie langs jernbanen» med vegetasjonskontroll, rydding av siktsoner og generell rydding av søppel og brask langs sporet, spesielt i nær byområder og på stasjonsområder som en del av dette, fortsetter Kristiansen.

- Videre kan man åpne opp langs elver og bekkefar og i landskapet for øvrig, slik at den reisende gis en naturopplevelse i tillegg til togreisen. Et slikt prosjekt vil oppfattes som positivt i den forstand at Jernbaneverket pleier sine eiendommer framfor å hogge det meste innenfor eiendomsgrensene, mener han.

Spisskompetanse

- I BaneProduksjon har vi meget dyktige medarbeidere med spisskompetanse innen manuell, kjemisk og maskinell vegetasjonskontroll, sier Terje Kristiansen.

- Dette er ressurser som eiersiden i Jernbaneverket må kunne benytte seg av. Vi ønsker å videreutvikle vår kompetanse innen faget ved hjelp av Landbrukshøgskolen på Ås, lokale videregående skoler og dra nytte av underleverandører der hvor vi foreløpig ikke har nødvendige ressurser og kompetanse. Vi ser også et samarbeid med viltnemndene som en naturlig del av dette, sier han.

- For at BaneProduksjon skal kunne investere i økt kompetanse og utstyr, må vi i samarbeid med forvaltningsenhetene bygge veien mens vi går, med et godt samarbeid, langsiktige avtaler og uten for detaljerte beskrivelser, avslutter Terje Kristiansen.

Tvinger seg fram: *- Vi er nødt til å gjøre noe med veksten i trafikken og da tvinger byggingen av en bybane seg fram, mener prosjektleder Lars Alsaker i Bergen kommune.*

Bybane med eller uten skinner?

- Jeg er rimelig sikker på at Bergen får sin nye bybane. Spørsmålet er om vi må gjennom en periode på fire-fem år med asfalt i traseen før skinnene kommer på plass, sier prosjektleder Lars Alsaker for Bybane i Bergen kommune.

SVEIN ERIK BAKKEN

Et beredt flertall i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune ønsker å bygge en ny bybane i Bergen. I Bergensprogrammet, som er vedtatt både i bystyret og i fylkestinget, forutsettes det at bygging av bybane skal starte snarest og senest i 2002. Samtidig er det satt av 950 millioner kroner til prosjektet.

Tvinger seg fram

Trafikken i Bergensregionen vil ventelig øke med mellom 40 og 60 prosent fra 1997 til 2015. På enkelte veistrekninger i sørkorridoren ut mot flyplassen på Flesland vil veksten kunne bli helt opp i 70 prosent.

- At det nettopp er langs bybanens trasé de store arealene for utbygging i Bergen ligger, er en annen viktig grunn til å satse på et framtidsrettet, banebasert kollektivsystem her, fortsetter Alsaker.

- Med den veksten i trafikken vi ser fram for oss i dag, får vi et sammenbrudd på hovedveisystemet i sørkorridoren. Vi er derfor nødt til å gjøre noe med veksten i trafikken, og da tvinger byggingen av en bybane seg fram, mener han.

Alternativet med å bruke busser i stedet for tog i traseen gir, ifølge prosjektgruppen som har utredet konsekvensene av ulike bybanealternativer, høyere samfunnsøkonomisk avkastning, men dårligere regularitet og større behov for tilskudd.

Mer lønnsomt

- Den bedriftsøkonomiske lønnsomheten i et banesystem er bedre enn for buss. I valget mellom buss- og skinnebasert løsning tilsier kapasitet, kvalitet og drifts-

økonomi at det satses på et bybanealternativ som et framtidsrettet kollektivsystem i sørkorridoren, konkluderer prosjektgruppen.

Med i gruppen var representanter for Bergen kommune, Gaia Trafikk, Jernbaneverket Region Vest, Hordaland fylkeskommune, NSB Eiendom og Statens vegvesen Hordaland.

- Vi regner med 48.000 reisende i døgnet i år 2015 dersom bybanen fanger opp Haukeland sykehus og 40.000 reisende uten Haukeland, fortsetter Alsaker.

Milliardinvestering

- Skal vi få samme kapasitet med buss som med tog, må bussene gå hvert minutt i sørkorridoren. Det er ingen holdeplasser som vil ha kapasitet til å ta imot så tett med busser. I tillegg har antall busser i sentrum alt nå nådd et metningspunkt, mener han.

En bybane fra sentrum i Bergen til Flesland med skinner og det hele vil koste vel 1,8 milliarder kroner.

Første etappe i en skinnegående bybane fram til Nestun vil koste 950 millioner. Det er bare 100 millioner mer enn om det blir lagt asfalt i stedet for skinner på strekningen.

Etappen videre til Rådalen og Lagunen, vil komme på 350 millioner kroner. Alle priser er i 1999-kroner eksklusive tog.

Egenandelen avgjør

- Hvor stor egenandel Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune må bidra med, kommer til å bli avgjørende viktig for om det i første omgang blir skinner eller asfalt i banetraseen, forsetter prosjektlederen.

Ifølge regler som Samferdselsdepartementet innførte i 1998, kreves det en egenandel på 50 prosent på prosjekter som er «under kommunens og fylkeskommunens ansvarsområder».

Ikke nok med det - inntekter fra bompenger kan ikke brukes til å finansiere egenandelen for slike prosjekter. Den må ifølge dagens regler tas fra Bergen kommune og Hordaland fylkes egne budsjetter. I beste fall kan de 250 millionene kroner som kommunen og fylket har avsatt til Bergensprogrammet, brukes til egenandeler. Fortsatt mangler det like mye for å komme opp i 50 prosent egenandel for første byggetrinn fram til Nestun.

Største hinder

- Spørsmålet om egenandeler er den største trusselen mot en skinnegående bybane - med andre ord hvorvidt Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune må bidra med egenandel og i neste omgang hvor stor den skal være. Det er Stortinget som sitter med nøkkelen her, sier Alsaker.

Stortinget vil trolig behandle finansieringen av bybanen våren 2002. Per i dag har Stortinget kun vurdert to baneprosjekt: byggingen av T-baneringen i Oslo og anlegg av trikk fram til det nye Rikshospitalet på Gaustad. For T-baneringen ble det enighet om en egenandel på 25 prosent, resten dekker staten. For Gaustadtrikken ble det ikke stilt krav om egenandel overhode.

- Størrelsen på egenandelen vil være avgjørende viktig for om det blir skinner fra dag én, mener prosjektlederen for bybanen i Bergen.

Trinnvis

- I beste fall kan vi sette spaden i jorda i år 2004. Først året etter vil byggingen av den nye banen være i full gang. Byggetiden fram til Nestun er beregnet til fem år, men vi kan ta i bruk deler av den ti kilometer lange strekningen etter hvert som nye parseller blir ferdige. Dermed får vi raskt trafikk på sporene og hurtig nytte av investeringene, poengterer han.

- Bygging av bybanen helt fram til Flesland skal ifølge dagens planer ikke gjøres før etter 2011. Men det kan skje det samme i Bergen som mange andre steder, nemlig at bybanen blir så vellykket at forlengelsen presser seg raskere fram, avslutter prosjektleder Lars Alsaker i Bergen kommune.

Lokker med penger og oppdrag

Byggingen av en bybane i Bergen vil både kunne gi oppdrag og penger i kassa for Jernbaneverket. Nøkkelen til kroner og ører ligger i Kronstad-tunnelen, mens kompetanse på prosjektering, bygging og drift av baner kan gi store oppdrag.

SVEIN ERIK BAKKEN

Bygging av en tunnelsløyfe som tar med seg Haukeland sykehus, vil fordyre dagens mest aktuelle alternativ for bybane i Bergen med om lag 150 millioner kroner.

Betydelig gevinst

- Dersom vi kan bruke Kronstadtunnelen på sidesporet til NSB Gods sin godsterminal på Minde, vil Bybanen spare de ekstra kostnader som en ny tunnel via Haukeland innebærer. Videre kan vi oppnå ytterligere besparelser ved å få tilgang til NSBs verksted i stedet for å bygge et eget. I tillegg kan vi vinne tid og penger ved å komme raskere i drift, sier prosjektleder Lars Alsaker for Bybane i Bergen.

- Slik sett kan det være duket for betydelige gevinster for alle parter om vi finner løsninger som alle kan leve med, mener han.

Bruk av Kronstadtunnelen som bybane lar seg ikke kombinere med dagens bruk av sidesporet til godsterminalen på Minde. Det krever med andre ord at NSB er tjent med å flytte godsterminalen.

Åpner for kombibane

- Dersom vi finner løsninger på bruken av Kronstadsporet, åpner det i neste omgang for bygging av en kombinert bybane. Da kan vi utvide lokalbanen fra Arna i begge ender og føre trafikken direkte inn i sentrum og videre ut i sydkorridoren via Haukeland og Minde til Flesland, sier Alsaker.

Regiondirektør Truls Erik Hegrenæs i Jernbaneverket Region Vest advarer mot å undervurdere hvor kostbart og teknisk komplisert det er å samordne en bybane og vanlig togdrift. Dette går på det sikkerhetsmessige, punktligheten og strømsystemene.

- Derimot er det viktig at vi legger forholdene maksimalt til rette for et godt samarbeid mellom tog og bybane, og at overgangen fra Bybanen til for eksempel lokaltoget til Arna blir så lett og enkel som mulig, sier han.

Stort apparat: *- Sammen med BanePartner , BaneService og Utbygging har vi et stort apparat som kan tilby tjenester fra prosjektering til bygging av en bybane, sier regiondirektør Truls Erik Hegrenæs i Jernbaneverket Region Vest.*

Oppdrag

- Politikerne har etterlyst en drøfting av prosjektering, bygging og drift med Jernbaneverket og NSB. Disse drøftingene bør startes opp. For valg av løsninger vil være avhengig av hvordan vi fører banen fram og vil kunne berøre korrespondansen mellom bybane og lokaltog, mener Alsaker.

- Dersom den framtidige byggherren er interessert i vår jernbanekompetanse, så har vi sammen med BanePartner , BaneService og Utbygging et stort apparat som kan tilby tjenester fra prosjektering til bygging av en bybane, sier regiondirektør Truls Erik Hegrenæs.

«H-7»-monogram: *Torgeir Medbøen, Flå kommune (t.v.), 82 år gamle Per Enger fra Gulsvik som var med å male «H-7» monogrammet i 1942 og byggeleder Knut Edmund Knutsen, Utbygging (t.h.). (Foto: Sigmund Krøvel-Velle)*

«H-7»-monogram bevart

I forbindelse med forlengelse av Gulsvik stasjon og bygging av to nye jernbanebruer blir et krigsminne fra juni 1942 tatt vare på fra den nedlagte jernbaneundergangen. Kong Haakons monogram «H-7» har fått plass i det nye jernbaneanlegget.

ØYSTEIN GRUE

«H-7»monogrammet, som var malt på en av steinblokkene i den gamle undergangen, ble nylig plassert i den nye steinmuren som vender ut mot Riksvei 7.

Symbol

- Å male H-7 merket var propaganda for kongehuset, og kongehuset var det fremste symbol på frihet og selvstendighet, sa Torgeir Medbøen i Flå kommune da Knut Edmund Knutsen, byggeleder på Gulsvik, hadde invitert lokalavisen «Hallingdølen» til å bivåne markeringen av at «frihetssteinen» fra krigssommeren 1942 er bevart.

Med den spreke 82 år gamle Per Enger, som var med på å male monogrammet for 59 år siden, ble historien om steinen og krigsminnet gjenoppfrisket. Enger forteller historien om «H-7» monogrammet slik:

Rød mønje

- Den tredje krigssommeren hadde jeg åtte sauer, som sammen med sauene til avdøde Olav G. Bråten skulle sendes med eget godstog for sauetransport oppsatt fra Hønefoss. Hver sau skulle merkes ekstra godt i tillegg til ordinær merking, og til dette brukte vi rød vannbasert mønje. Godstoget kom til Gulsvik stasjon i ti-tiden en junikveld i 1942. Etter at sauene var blitt merket og lastet opp, var det maling til overs.

- Det ble diskutert litt hva de kunne bruke restmalingen til, og den forhenværende gardisten Olav Bråten foreslo at vi kunne male et «H-7» monogram ved jernbaneundergangen til stasjonen.

- Jeg bifalt forslaget, og vi fant raskt en fin plass i steinmuren hvor monogrammet var godt synlig. Mens Olav Bråten malte, holdt jeg vakt, slik at retretten kunne være klar i tilfelle vi skulle bli oppdaget. Alt gikk greit. Vi ble ikke oppdaget, og vi kom oss vel hjem.

- Fra myndighetenes og den tyske okkupasjonsmaktens side kom det ingen reaksjoner, noe vi kanskje kunne ha risikert, fortalte han

Kongens nei.

- Vi kjenner godt til kongens «nei» til den tyske okkupasjonsmakten, og vi husker også kongens «nei» til det gjenværende Stortingets presidentskap på anmodning om å abdisere. Kongen, vår grunnlov og selvstendighet var motstandskampens ideologiske fundament, sa Torgeir Medbøen i Flå kommune under markeringen av krigsminnet på Gulsvik.

Ved Leira i Valdres ble det norske flagg malt på fjellveggen, godt synlig fra riksveien.

- Ved å male «H-7» monogrammet kunne man utsette seg for adskillig ubehag. Straffen varierte nok. Men det var de som ble satt inn på Grini for en tid, sa Torgeir Medbøen og minnet om motstandskampen med læreraksjoner og kirkekamp som begynte å ta form i 1942, nettopp det samme året som krigsminnet ble malt.

Til «Kjøreveien» forteller Knut Edmund Knutsen at «H-7» monogrammet skal markeres med en messingplate med opplysninger om historien til krigsminnet.

Små-nytt

Takker for seg etter 46 år

Det er ikke alle som kan se tilbake på en 46 år lang tjenestetid på jernbanen, men det kan togekspeditør Tore Bakke Nyhus (62).

Sindre Ånonsen

Under en flott markering i Drammen 31. mai, fikk kollegaene rikelig anledning til å ønske 62-åringen fra Hokksund lykke til i sin nye tilværelse som pensjonist. Honnørordene var mange for mannen som bare har 5 fraværsdager i løpet av 46 år. Det var endatil etter et mindre arbeidsuhell.

Nyhus begynte som NSB-bud i Skien i 1955 og arbeidet seg oppover til togekspeditør med ansvar både for billettsalg, post og telegrammer slik vanlig var tidligere. Til Drammen kom han på midten av 1960-tallet hvor han ble værende.

Nå venter en annen tilværelse for Nyhus som er levende interessert i alt som har med friluftsliv og fiske å gjøre.

- *Hva er så de beste minnene han sitter igjen med etter alle årene på jernbanen?*

- Det utrolige gode arbeidsmiljøet og fantastisk lojale kollegaer, svarer Nyhus.

Nå får han bedre tid til både kone, barn og barnebarn samt huset på Krokstadelva. Og så slipper han slitsomme nattevakter.

- Akkurat nattevaktene er det eneste jeg ikke kommer til å savne, ler den nye pensjonisten.

Blid pensjonist: *Tore Bakke Nyhus kan gi seg med god samvittighet etter lang og tro tjeneste hos NSB og Jernbaneverket. - Jernbanen har vært et godt sted å arbeide, sier han.* *(Foto: Sindre Ånonsen)*

September-Signatur til Bergen

Ny milepæl: *17. september markerer en ny milepæl på Bergensbanen. Da ruller det første ordinære Signaturtoget ut fra Bergen stasjon.* *(Foto: Njål Svingheim)*

Bergenserne har begynt å glede seg til Signatur, og Bergens Tidende har intervjuet både regiondirektøren i Jernbaneverket, Truls Hegrenæs, og informasjonssjefen i NSB Langdistanse, Arvid Bårdstu, om premieren i september.

Det er ikke første gang Signatur er i Bergen, for NSB kjørte en rekke vintertester på Bergensbanen sist vinter. Hegrenæs bekrefter at testene var vellykket. Noe skal forbedres, og fjorvinteren var «snill» på høyfjellsstrekningen. Bårdstu mener likevel at vintererfaringer fra Dovrebanen tilsier at Signatur også tåler verre vinterdager.

Ett år forsinket i forhold til opprinnelige planer ruller det første Signaturtoget i ordinær rutetrafikk ut fra Bergen stasjon 17. september kl 08.00.

Tar over driften

1. juli overtar Jernbaneverket Region Øst driftsansvaret for Gardermobanen. Både det økonomiske ansvaret og arbeidsgiveransvaret for de ni personene som har fulgt med over til Jernbaneverket, er overført tidligere.

15. juni i fjor vedtok Stortinget at infrastrukturen på Gardermobanen skulle overføres fra NSB Gardermobanen til Jernbaneverket. Overføringen ble gjennomført med budsjettmessige og regnskapsmessige virkninger i fjor, men fordi Jernbaneverket trengte å konsentrere innsatsen om å få på plass tiltakene i handlingsplanen for sikkerhet, ble overtakelsen av driftsansvaret utsatt til 1. juli i år.

- Det blir en stor utfordring for Region Øst å drifte den sterkt trafikkerte Gardermobanen, sier banesjef Bjørn Hillestad, - men vi har nå et godt apparat på plass for å ivareta driften. Styringssystemet er på plass, og vi har ivaretatt Jernbanetilsynets krav fullt ut.

Ni personer som er tilknyttet driften av Gardermobanen, ble overført Jernbaneverket 1. januar 2001. Jernbaneverket har også overtatt det ansvaret NSB Gardermobanen har hatt for å holde boligeiere skadesløs mot eventuelle fremtidige skader på eiendommer som følge av byggingen eller tilstedeværelsen av Romeriksporten.

Ny, stor reisevaneundersøkelse

Utspørres: *Mer enn 20 000 personer skal i år utspørres om sine reisevaner.* *(Foto: Rune Fossum)*

RVU2001 er det klingende navnet på den fjerde, store undersøkelsen av reisevaner som blir foretatt her i landet. Statistisk sentralbyrå startet intervjuarbeidet i januar, og det er i alt mer enn 20 000 personer som skal utspørres om sine reisevaner. Intervjuarbeidet skal i sin helhet gjennomføres i år, og analyser skal gjøres til våren.

Det er Transportøkonomisk institutt som er faglig ansvarlig for undersøkelsen, og det er instituttets tidsskrift, «Samferdsel» nr 3. som gir en presentasjon av den. En nasjonal undersøkelse av reisevanene gir underlag for en rekke politiske og økonomiske beslutninger.

Små-nytt

Konkurs truer Railtrack

Railtrack, som driver det britiske jernbanenettet, kan gå mot konkurs. Det spår investeringsbanken ABN Amro i en analyse.

Investorene er i ferd med fullstendig å miste tilliten til Railtrack. 17. oktober i fjor sporet et hurtigtog av på vei fra London til Leeds. Fire personer døde, og 34 ble skadet.Ulykken avslørte at skinnegangen på det britiske jernbanenettet ikke var sikker nok. I etterkant av Hatfield-ulykken har Railtrack vært nødt til å gjennomføre den mest omfattende overhalingen av jernbanen på over 50 år.

Totalt har dette og andre ekstraordinære kostnader belastet regnskapet med hele 9,5 milliarder kroner. I regnskapsåret som ble avsluttet 31. mars i år måtte Railtrack bokføre et underskudd før skatt på 6,9 milliarder kroner. Selskapet innrømmer at det har langsiktige og alvorlige problemer. Både administrerende direktør og styreformannen er skiftet ut det siste halve året.

Strategic Rail Authority (SRA) bestemmer hvilke priser Railtrack kan ta av de private selskapene som har konsesjon til å kjøre togene på de ulike rutene. Railtrack innrømmer at det minst mangler 3,2 milliarder kroner årlig de kommende fem årene på å få regnestykket til å gå opp. Enorme investeringsbehov har ført til at gjelden nesten har tredoblet seg på tre år. Når Railtrack samtidig har begrensede muligheter til å øke inntektene, og øyensynlig manglende evne til å redusere kostnadene, ser ikke fremtiden lys ut.

- Vi tror det er en realistisk sannsynlighet for at egenkapitalen kan bli utslettet», skriver ABN Amro i en analyse. Investeringsbanken anslår at gjelden i 2006 kan ha vokst til 71,5 milliarder kroner, som er verdien av selskapets reguleste eiendeler.

(Dagens Næringsliv)

UIC på Norges-besøk

Den internasjonale jernbaneunion (UIC) har siden 1996 foretatt en omfattende undersøkelse av kostnader til drift og vedlikehold av større utbyggingsprosjekter.

Den 16. mai var UICs arbeidsgruppe for infrastrukturkostnader på befaring i Sande i Vestfold, hvor Jernbaneverket Utbygging viste frem et moderne jernbaneanlegg med særlig vekt på brukonstruksjoner.

I forbindelse med et møte ved Jernbaneverkets hovedkontor i Oslo 15. mai, fikk delegasjonen en orientering om utbyggingsprosjektet Skøyen-Asker og om rehabiliteringen av Lieråsen tunnel.

Norgesoppholdet ble avsluttet 16. mai med ovennevnte befaring og en prøvetur fra Grorud til Lillestrøm med Jernbaneverkets nye målevogn.

Befaring: *En arbeidsgruppe fra Den internasjonale jernbaneuinion (UIC) var i midten av mai på befaring i Sande i forbindelse med et besøk i Norge.* *(Foto: Eva K. Ulland)*

Vil redde Valdresbanen

Turistbane: *19 bedrifter, kulturinstitusjoner og enkeltpersoner i Oppland lanserer tanken om å etablere en nasjonal turistbane på Roalinjen, Gjøvikbanen og Valdresbanen med Leira (bildet) som en av endestasjonene.* *(Foto: Njål Svingheim)*

19 bedrifter og enkeltpersoner går i et brev til Stortingets samferdselskomite inn for å bevare Valdresbanen.

Blant dem som har undertegnet brevet, er Kistefos-Museet, Hadeland Glassverk, Steinar Hovi og Skibladner D/S.

I brevet lanseres tanken om å etablere en nasjonal turistbane på Roalinjen, Gjøvikbanen og Valdresbanen, på strekningen Hønefoss - Kistefos - Jevnaker - Gjøvik - Dokka - Leira i Valdres.

Ideen er å lage turistbane på linje med den norske Flåmsbana eller den svenske Inlandsbanan.

Utspillet kom noen dager før Stortinget skulle avgjøre om skinnegangen på Valdresbanen skal rives opp.

KJØREVEIEN

INTERNBLAD FOR JERNBANEVERKET

ANSVARLIG REDAKTØR:
Svein Horrisland

REDAKTØR:
Svein Erik Bakken

REDAKSJONEN:
Sindre Ånonsen, linje 75707
Jofri Lunde, 55803
Njål Svingheim, 55437
Eva K. Ulland, 75509
Øystein Grue, 55954

ADRESSE, REDAKSJONEN:
Svein Erik Bakken
Jernbaneverket HK
Boks 1162, Sentrum, 0107 Oslo
22 45 51 56
E-post: svein.erik.bakken@jbv.no

UTGITT AV:
Jernbaneverket, Stortorvet 7
Opplag: 4.600

Layout: Medieforum, Oslo
Trykk: Gan Grafisk, Oslo
Distribusjon: Bedriftssupport, linje 51062

INFORMASJON I JERNBANEVERKET:

HOVEDKONTORET
Informasjonsdirektør Svein Horrisland
(22 4)5 51 55

Region Øst
Kjell Bakken (22 4)5 75 73

Region Nord
Tine Kommisar (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

- fra Jernbaneverkets bibliotek

Vi følger opp og registrerer alle rapporter, brosjyrer og lignende som Jernbaneverket gir ut. Informasjon om hva som finnes tilgjengelig, kan søkes fram på BaneNettet (i Katalogen på Bibliotekets sider). Alle sikkerhetsanalyser for banestrekninger blir fortløpende avlevert Biblioteket. De siste analysene som har ankommet, er for Namsosbanen, Vestfoldbanen, Arendalsbanen, Roa-Hønefosslinjen, Bratsbergbanen og Flåmsbana.

Boktips

Introduction to magnetism and magnetic materials av David Jiles (1991, ny i biblioteket)
Dette er en lærebok innen fysikk, materiallære, metallurgi og elektronikk, beregnet på videregående studenter og andre. Innholdet spenner fra grunnleggende viten til praktisk anvendelse av materialer med ekstra god ledningsevne (superconductors) og permanent magnetisk materiale.

Navnedag på Nykirke

Tunnelen på Nykirke kryssingsspor har endelig fått sitt eget navn. Den første fjelltunnelen på den moderniserte Vestfoldbanen omtales heretter som Tangentunnelen.

EVA K. ULLAND

Etter en lang og intens navnestrid både internt og eksternt i prosjektet var det byggeleder Jan Magne Nakken i Jernbaneverket Utbygging sitt navneforslag man ble enige om.

- Den 140 meter lange tunnelen ligger i et område som heter Tangen, så navnet er både dekkende og velklingende, forteller byggelederassistent Torstein Dahle i Jernbaneverket Utbygging.

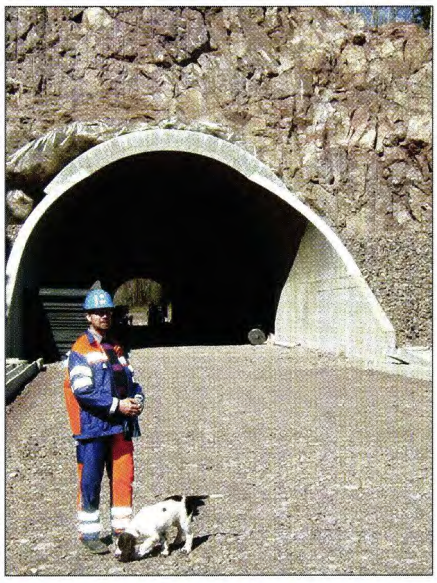
Flere landmerker

Navnefader og byggeleder Nakken har også gitt navn til flere landemerker ved Nykirke kryssingsspor, blant annet en skarp sving på veien ned til traséen (Nakken svingen) og en stor, åpen plass (Nakken bukta).

- Vel valgte navn, mener Dahle, i og med at det er Nakken selv som har «designet» både veien og plassen.

I god rute

Anleggsarbeidene på Nykirke er godt i rute. Tangentunnelen er kledd innvendig med varmeisolasjonsplater og skal forsegles med sprøytebetong. Dette gjøres for at tunnelen ikke skal fryse innvendig og for å forhindre at vann drypper på togskinnene.

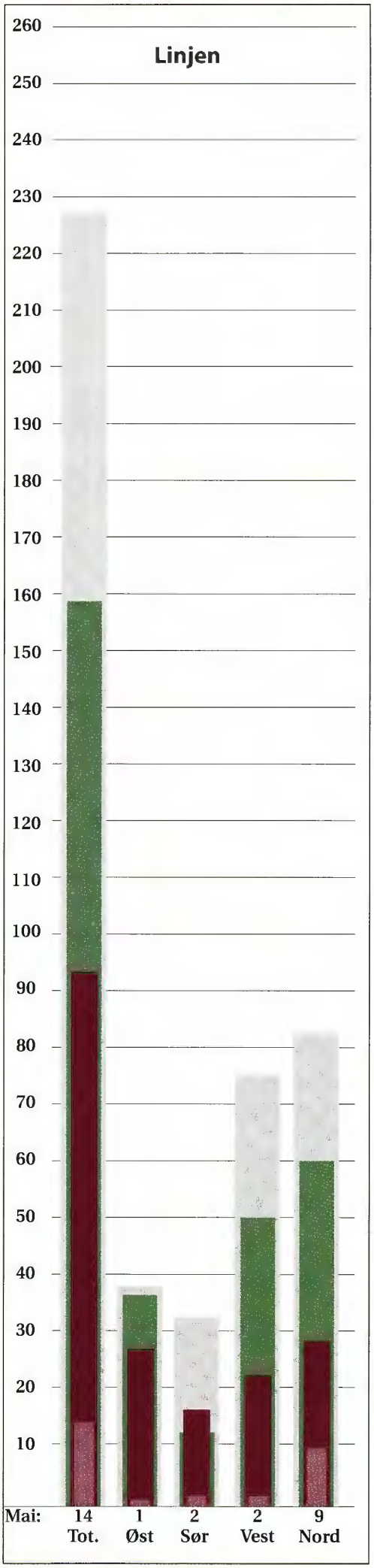


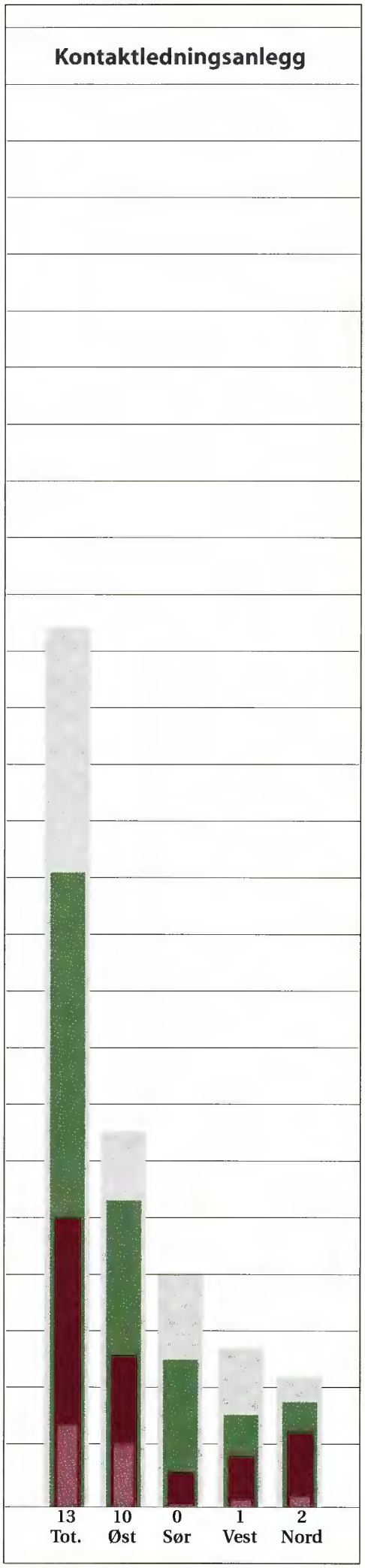
Navnefader: Byggeleder Jan Magne Nakken i Jernbaneverket Utbygging ble navnefader til Tangentunnelen på det nye kryssingssporet ved Nykirke på Vestfoldbanen.
(Foto: Torstein Dahle)

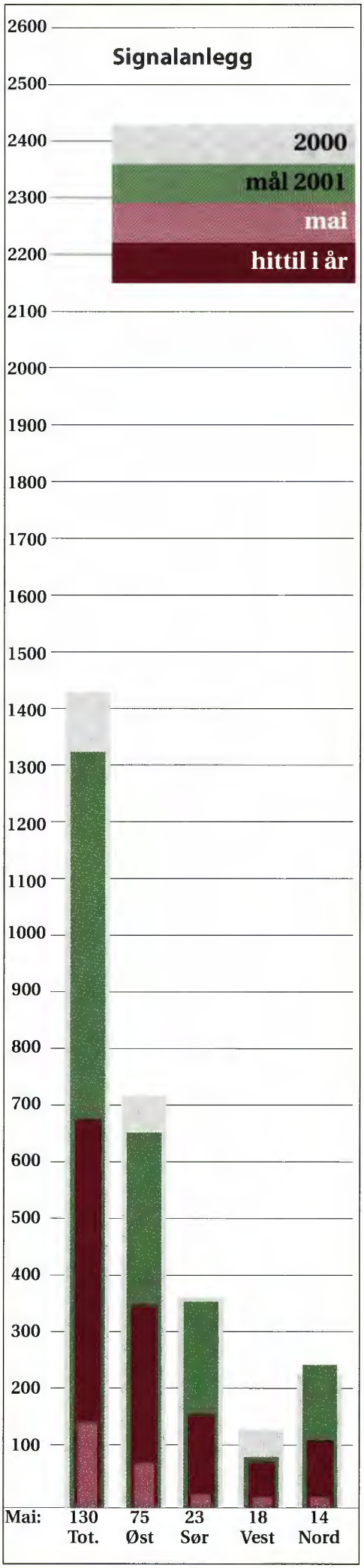
Fakta

- Nykirke kryssingsspor ligger i Borre og Re kommuner i Vestfold.
- Kryssingssporet er en del av en 1,5 kilometer ny høyhastighetsbane; derav 525 meter kryssingsspor
- Byggetid er 1 1/2 år, og trafikken skal etter planen settes i verk på sporet 3. desember i år.
- Utbyggingen er beregnet til å koste om lag 120 millioner 1999-kroner.

Feil i mai


Linjen
260
250
240
230
220
210
200
190
180
170
160
150
140
130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
Mai:
14 Tot.
1 Øst
2 Sør
2 Vest
9 Nord


Kontaktledningsanlegg
13 Tot.
10 Øst
0 Sør
1 Vest
2 Nord


Signalanlegg
2600
2500
2400
2300
2200
2100
2000
1900
1800
1700
1600
1500
1400
1300
1200
1100
1000
900
800
700
600
500
400
300
200
100
2000
mål 2001
mai
hittil i år
Mai:
130 Tot.
75 Øst
23 Sør
18 Vest
14 Nord

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
nr 6 juni 2001

Smårallarenes dag

«Smårallarer»: De trivdes som rallarer, ungene som prøvde å feste skinne til sville på gamlemåten på Jernbanemuseets Dag. (Foto: Svein Graadal)

Blir det banearbeidere av ungene som fikk slippe til på gammelmåten på Jernbanemuseets Dag? Ingen tvil om at de likte å prøve seg som rallarer for en dag.

SVEIN GRAADAL

Til tonene fra Jernbanens Musikkorps Hamar startet Norsk Jernbanemuseum sesongen søndag 27. mai. Tradisjonen tro åpnes museet for sommeren siste søndag i mai - og været var igjen på museets side.

Som rallarer

Med gammeldags redskap fikk barna bore hull i tresviller og skru fast skinnebefestigelse med håndmakt. Og de syntes det var moro å prøve krefter som rallarer.

- Vi er godt fornøyde med besøkstallene på åpningsdagen. Ekstratoget GM-gruppen satte opp fra Oslo på morgenen, bidro til det, sier administrasjonsleder Thor-Kristian Sanaker.

Ærverdige Di 3.616 trakk fire vogner helt inn på museets sidespor og parkerte stolt ved inngangen.

- I år har vi imidlertid ikke laget noen spesiell temautstilling. Årsaken er at planlegging av utstillingene i det nye museet som er under bygging, tar mye tid, sier Sanaker.

Damp

Det var likevel noe for enhver smak på friluftsmuseet ved Mjøsas bredd. Smalsporete Tertitten med over hundre år gamle trevogner gikk i rute i museumsparken fylt av store og små.

Norsk Modell-og Dampforening var på plass i parken med flere flotte maskiner. Et par av dem trakk sågar modelltog med passasjerer. En sterk kontrast til Dovregubben like bortenfor.

I venterommet på Killingmo stasjon fikk publikum se en smakebit av Leif Rennemos fotosamling. Jernbanefotograf og pensjonert lokfører Rennemo har gitt store deler av sine utallige svart/hvittbilder til museet. Mange ser frem til en større utstilling av bildene hans.

Servering

De som ikke hadde med nistekurv, fikk kjøpe banevoktersuppe i Sonsveien vokterbolig. Banevokterfruens høner og hane og banevokterbarnas kaniner var også på plass. Slikt bidrar til å gjøre Norsk Jernbanemuseum til et virkelig levende museum som gir en langt bredere dokumentasjon enn kun gamle lokomotiv og vogner.

Film ble vist i filmvognen, en gammel lokaltogvogn i tre.

Barna hadde virkelig mye å glede seg over på Jernbanemuseets Dag. Det morsomste var kanskje trylle- og ablegøyeshow med Kaptein X og Fabedulla på plattformen foran Kløften stasjon.

Jernbanemuseets Venners stipend ble i år delt ut til Norsk Jernbaneklubb – Forskningsgruppen. Stipendet på kr. 10.000.- går til arbeidet med prosjektet «Database over ekspedisjonssteder ved norske jernbaner».