KJØREVEIEN
NYTT FRA NSB INFRASTRUKTUR
NR 8 - NOVEMBER 1996

En ekte målevogn

Høsten drar sitt siste sukk mens dobbeltsporstrekningen mellom Ski og Moss offisielt skal åpnes 3. desember 1996. Sporet må være i orden, og målevognen (Mauzin) må derfor ut på ekstraturer.

Norsk-svensk samarbeid om og over sporet på Østfoldbanen. Per Arne Ødegård (f. v.), Gunnar Berg, Roar Eibakk, og Kjell Erik Karlsen studerer nøye rapporten under utskriften.

Erling Mathisen, områdesjef-assistent, Hamar forteller at NSB har leid inn en svensk målevogn, Mauzin, som egentlig er av fransk opprinnelse. Den norske typen, PV7, kjører med for lav hastighet dvs. max. 40 km/h, og kan ikke henges etter tog. NSB jobber nå aktivt for å kjøpe en ny målevogn, og i løpet av desember blir det tatt en avgjørelse på det. Målevognen vi skal kjøre i dag, er hengt etter et lokomotiv og får den belastningen det er i et ordinært tog. Banverket i Sverige har søkt konsesjon for kjøring i Norge og har svensk personale. Det er svensk lokomotivfører og norsk los.

Kjøringen av målevogn foregår vår og høst. Banepersonalet og elektropersonalet har hver sin målevogn. Elektropersonalet måler kontaktledningen, og målevognen for bane måler skinnegangen.

Målevognen

Mauzin-vognen ble levert til Sverige i 1958 og har siden blitt brukt av SJ/Banverket, DSB og NSB. Navnet kommer av at vognens målesystem ble konstruert av Overingeniør Mauzin ved SNCF i Frankrike. Vognens åtte aksler er fordelt med en boggi på fire aksler på midten, og i hver ende finnes det to-akslede boggier som på en vanlig personvogn. Foruten de åtte akslene finnes det tre målesystem med målehjul for registrering av pilhøyden og sporvidden. Målehastigheten er begrenset oppover til 160 km/h.

Vognens målesystem er helt mekanisk. Et komplett system av kjeder, hjul, fjærer m.m. er koplet til hjulenes bevegelse, og til skriveenheten for diagrammet. Med dataprogrammet om bord kan sporkvaliteten vurderes. For hver km. spor får man et kvalitetstall (K-tall), liste over akutte sporfeil og et vurderingsdiagram. Et system for bølger er også installert.

I full fart på Østfoldbanen

Inne i målevognen hersker det hektisk stemning og det klikker i apparater som spyr ut data kontinuerlig. På den ene endeveggen sitter en digital hastighetsmåler og en annen tikker kraftig ved siden av rapportskriveren. Remmy Jørgensen, NSB Infrastruktur (fast operatør i målevognen) er i heftig samtale med den norske losen for å kontrollere kilometermerker. Mannskapet for øvrig består av: Ronny Gustavsen, tjänstemann, Sverige; Bo Sahlberg, tjänstemann, Sverige. Disse to er også faste operatører på målevognen. I tillegg er også Gunnar Berg, byggleder på spor, Ås; Roar Eibakk, avdelingsingeniør, Utbygging, Ås; Per Arne Ødegård, sportekniker, Baneregion Øst; Kjell Erik Karlsen, områdesjef Linjen, Ski og Erling Mathisen til stede.

Fortsettes side 3

365 tonn på plass Side 6

Målevogn P: Folk trives på jobb Side 4

Arbeidsmiljø: Kos med misnøye? Side 7

Signaler

Like før...

Så sant produksjonen av Kjøreveien har forløpt rutemessig, så skal denne utgaven av bladet foreligge i slutten av november. Det vil si få dager før Jernbaneverket er et faktum. På grunn av en direkte oppbinding mot åpningen av Dobbeltsporet 3. desember vil det heller ikke gå mange dagene før du har nr. 9 i hånden. Det er den siste utgaven for i år, og den siste som er utgitt av NSB Infrastruktur.

Neste nummer er nr. 1 for 1997, utgitt av Jernbaneverket for ansatte i denne nyskapningen i offentlig forvaltning. Vi beholder navnet på bladet, men vil ellers både i omfang og utstyr markere at vi sammen med NSB BA går inn i en ny tid.

Apropos NSB, så ønsker vi ikke å gjøre Jernbaneverkets "løsrivning" sterkere enn nødvendig. En uttrykt hensikt om en sterk grad av samordning mellom de to enhetene går jo også igjen som en rød tråd gjennom de offisielle dokumentene og flertallsinnstillingen i Stortinget.

Et uttrykk for samordning på informasjonsfronten er vedtaket om at Jernbaneverket i første omgang for året 1997 fortsatt kommer til å abonnere på NSB-bladet Vingehjulet. Trafikk og infrastruktur er jo fortsatt to interessante sider av samme sak, og med Vingehjulets 14-daglige frekvens taler mye for at dette bladet best egner seg som organ for stillingsannonsering også for stillinger i Jernbaneverket. Stillinger i de to enhetene kan skilles fra hverandre gjennom å sette dem inn under hver sin vignett f. eks.

Apropos logo, så arbeides det også med dette spørsmålet. I skrivende stund eksisterer to ulike forslag som etter en ny runde med bearbeidelse skal legges fram ca. 15. november. Jeg kan derfor ikke vise noen ny logo i denne utgaven av Kjøreveien, men hvis endelig vedtak kommer rimelig raskt, vil du få se den nye logoen for Jernbaneverket i avisannonser 2. desember. Disse annonsene er sammen et brev og en folder Jernbaneverkets og NSB BAs melding til omverdenen om at noe nytt er skapt. Folderen vil vi også distribuere internt.

Jeg er klar over at det er et sterkt behov for informasjon ute i organisasjonen akkurat i år og før årsskiftet. Vi skal derfor supplere informasjonen i Kjøreveien, Vingehjulet, annonse og folderen med andre typer informasjon. Vi har under etablering et adresseregister for elektronisk post som lynraskt kan nå ut til alle ledere i Jernbaneverket. Og jeg forutsetter at det i kjølvannet av det såkalte BL-møtet for ledere i staber, regioner og alle enheter 26. og 27. november blir satt i gang informasjonsprosesser gjennom hele det blivende Jernbaneverket.

Og selv det altså kommer et spesialnummer om Dobbeltsporet ganske snart og dette formelt blir det siste før julehelgen, vil jeg benytte anledningen her og nå til ønske alle gode kolleger en riktig god jul. Og vel møtt til nye tak i 1997 i regi av Jernbaneverket!

Magne Paulsen

Oslo - Ski - prosjektet:

Konsekvensutredningen godkjent!

Vi har nå passert en milepel for fremtidens kollektivtrafikk i Oslo-området. Konsekvensutredningen (KU) -for utbyggingen av nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski er nemllig godkjent.

Dette nye dobbeltsporet har vært under planlegging i mange år. I løpet av det siste året har planene etterhvert funnet sin endelige form. Hovedplanen og konsekvensutredningen var ferdige høsten 1995. Det siste året har gått med til offentlig behandling og supplering av dokumentene.

KU (fase 2) for den ytre delen av prosjektet, dvs strekningen Hauketo- Ski er nå godkjent av Infrastrukturdirektøren i samråd med Miljøverndepartementet. Dette dreier seg om en anleggsmasse på ca. 2 mrd kroner. Dette er således en av de "største" konsekvensutredninger noensinne i Norge.

Planene berører 3 kommuner: Oslo, Oppegård og Ski. Resultater etter lang tids godt planarbeid i nært samarbeid med de berørte kommunene begynner nå å merkes. Kommunedelplan for strekningen gjennom Oppegård ventes vedtatt i løpet av november. Ski kommune ventes å følge etter på nyåret.I NSBs forslag til NJP 1998-2007 inngår en vesentlig del av prosjektet, men fullførelsen ligger et lite stykke inn i neste planperiode. Nytt dobbeltspor Oslo-Ski vil inngå i Samlet plan for kollektivtrafikken i Oslo-området, noe som sannsynliggjør en vesentlig tidligere ferdigstillelse.

På grunnlag av vedtatte kommunedelplaner vil arbeidet med reguleringsplan og detaljplan bli startet opp i vinter - i nært samarbeid med de berørte kommuner. På grunnlag av planfremdriften så langt synes en anleggstart i 1998 å være innen rekkevidde. Og regionen er naturlig nok svært fornøyd med å ha nådd en så viktig milepel i planarbeidet for fremtidens kollektivtrafikksystem i Oslo-området.

Øresund-forbindelsen

Danskene er i full gang med utbyggingen av landanleggene på Amager ved København. I år 2000 vil Danmark og Sverige endelig være forbundet med tunnel og bro.

Tanken om en slik løsning har eksisitert helt siden 1886, men det var ikke før i 1991 at de to regjeringene kunne underskrive noen avtale. Denne forbedringen vil også være til nytte for norske godseksportører og det reisende publikum.

I tillegg til den 16 km lange bro- og tunnelforbindelsen fra kyst til kyst over Øresund bygges det også nye jernbane- og motorveistrekninger i begge ender.

De danske landanleggene

Første spadestikk ble tatt i september 1993. Allerede i 1997 åpner den nye motorveien til Københavns lufthavn på Kastrup, og fra september 1998 kan man kjøre tog fra Københavns Hovedbanegård til den nye stationen ved flyplassen.

De danske landanleggene består av 18 km med jernbane og 9 km med motorvei som knytter Øresundsforbindelsen med det eksisterende danske vei- og banenettet.

Selve kryssingen av Øresund utføres med en kombinasjon av bro og tunnel som knyttes ved hjelp av en kunstig øy. Den skal bestå av to jernbanespor og firefelts motorvei. På høybroen deles disse i to dekk.

Fra Kastrup forlenges Amager med en kunstig halvøy. Derfra legges en 3,5 km lang senketunnel under den såkallte Drogderennen. Deretter kjører tog og biler opp på en kunstig øy som allerede er ved å ta form syd for Saltholm. I anleggsperioden fungerer denne øya som arbeidsplass for både tunnel- og broentreprenører.

Den mest i øynefallede delen av prosjektet er den 7,8 km lange broen over Flinterennen med sine 204 m høye tårn.

Hva det koster

Kyst til kyst delen : 14 mrd DKK
Danske landanlegg : 5 mrd DKK
Svenske landanl.: 1,9 mrd DKK
I alt vil Øresundsforbindelsen koste 20,9 mrd DKK

Fortsatt fra side 1

En ekte målevogn

Områdesjef Linjen, Ski, Kjell Erik Karlsen tar sitt overordnede ansvar for kjøringen alvorlig.

På det som virker som kort tid har vi ankommet Moss st. Underveis har det blitt foretatt målinger i sporet på:

- høydefeil i sporet
- vindskjevhet
- sporvidde
- pilhøyde

Det blir hele tiden skrevet ut diagrammer som viser alle avvik i sporet. Alt måles i mm, og det skal nesten ingenting til før det gis utslag på diagrammet. Målingen foregår med flere småhjul som sitter fast på hver aksling. Disse småhjulene registrerer alle ujevnheter som skrives ut på en rull, som går hele tiden under kjøring.

Sporteknikeren stirrer på papirrullen, som raser av gårde, og markerer kilometer manuelt på diagrammet. I tillegg er det en datamaskin som gir alle data på en skjerm, slik at det er mulig for flere operatører å følge med til enhver tid. På to andre skrivere gis det en mer detaljert rapport på strekningen med et intervall på 200 m. Alle tilstedeværende er travelt opptatt med dataene som blir avtegnet, og det er stadig kryssende trafikk i vognen av operatører og informasjon.

Svakheten i dette system er at kilometermerkene langs skinnegangen ikke alltid stemmer overens med informasjonen som er tastet inn i datamaskinen. Det er derfor store muligheter for å registrere feil-opplysninger på bakgrunn av dataene, hvis ikke oppmerksomheten er på topp. Operatørene må passe på at alle data er i samsvar med kilometermerkene. Opplysningene i datasystemet blir matet inn i Sverige på bakgrunn av informasjon fra Norge. Det viser seg dessverre at banedatabanken inneholder gamle opplysninger og i tillegg ikke er oppdatert med nye.

Vedlikehold av sporet

Når turen er over, blir skjemaer og andre data behandlet for å bli ført videre til de som skal utbedre sporet. Etterfølgende arbeidsoperasjoner er hovedsakelig pakking og sliping. Målevognen må deretter kjøre strekningen igjen for å kontrollere om det har blitt forbedring i sporet. En siste kjøring foretas like inntil 3. desember før den offisielle og høytidelige åpningen av Dobbeltsporet.

Hektisk hverdag

Stemningen er som på en handledag like før jul, hektisk og med et mål å nå innen en viss tid. Målevognen skal denne kveld kjøre 3 ganger frem og tilbake mellom Ski og Moss, og kjøringen skal passes inn mellom øvrig toggang. Det stilles store krav til nøyaktighet og evnen til å samarbeide i den trange vognen. Togleders smidighet er nødvendig for å få gjort unna turene, før Mauzin fortsetter videre til Strømstad, Sverige.

På målevognen også:
LONE CHRISTENSEN

NSB må lykkes med 8

Sikkerhet

Vi kjenner jo alle til utsagnet om at sikkerheten kommer først ved jernbanen. Hvordan kan det da ha seg at *sikkerhet* først dukker opp som det åttende av de kjennetegn som NSB-ledelsen har uttrykt at vi vil kjennetegnes ved og måles mot?

Det skyldes såvisst ikke at sikkerheten har rast nedover skalaen. Sikkerheten er egentlig så selvsagt at den stiller utenfor konkurranse blant jernbanens målsettinger. I snevrere forstand snakker vi da om sikkerhet ved togfremføring, om jernbanen som trygg transportform med få ulykker.

På dette området er jernbanens infrastruktur helt grunnleggende. At vi bygger inn automatisk sikkerhet i våre anlegg; at vi har rutiner for vedlikehold som ivaretar sporets driftssikkerhet; at vi har en banemeldingstjeneste som er operativ til enhver tid, og endelig at vi har et personale som har sikkerhet i blodet og ryggmargen, er en avgjørende forutsetning for at NSB kan sette sikkerheten først.

Med overføringen av togekspederingen til infrastruktur - og om forholdsvis kort tid trolig også fjernstyring/togledelse - er vi bare med på ytterligere å understreke NSB Infrastrukturs ansvar for dette sikkerhetsaspektet ved jernbanetransport.

Sikkerhet har imidlertid også mange andre sider enn togfremføring. En bedrift som vil kjennetegnes ved sikkerhet, må legge inn sikkerhet som grunnleggende krav i all sin virksomhet. Mellom sikkerheten i arbeidsmiljøsammenheng, jfr. helse, miljø og *sikkerhet* (HMS), og transportformens flaggede prioritet nr. 1 møter vi krav til sikkerhet i en rekke sammenhenger som påkaller hver enkelts årvåkenhet.

De som utfører arbeid i og ved sporet, møter hver dag det trygge toget som en sikkerhtesmessig utfordring. Det er rett og slett livsfarlig ikke å ta på alvor de regler og det utstyr som gjør slikt arbeid sikkert.

Men vi har også fjernere former for sikkerhet. Ta data-sikkerhet f. eksempel. Mange bruker computer i sitt daglige arbeid, og det å sikre programvare, resultater og maskinutrustning mot uvedkommende, har i høy grad også med sikkerhet å gjøre.

Sikring av *liv og eiendom* - heter det gjerne. Liv først - og *eiendom* dernest, men like fullt er eiendom viktig og ikke til å overse. Gjennom å ta vare på eiendom: maskiner, utrustning, redskaper og produksjonsmidler av alle slag er vi med og sikrer arbeidsplassene våre. Mange av disse arbeidsplassene er i virkeligheten anleggsområder med jernbanetrafikk. Synlige "sikkerhetsmenn" er nødvendige for at vi skal kunne kombinere anlegg og trafikk. Utenfor arbeidstid må områdene sikres mot nysgjerrige inntrengere som kan ha ulike hensikter med sine besøk.

Jeg kan ikke liste opp alle de sammenhenger der sikkerhet er relevant for den enkelte. Det er imidlertid viktig at vi alle er klar over at vi overalt og alltid blir målt spesielt strengt på dette suksesskriteriet. Det henger selvsagt sammen med den vekt vi har lagt og stadig vil legge på sikkerhet som varemerke for jernbanetransport.

Men den fanen stiller vi selvsagt alle opp bak.

Magne Paulsen

Bare seks av hundre si

Etter innsamling av data og bearbeiding av resultater er nå turen kommet til tilbakemelding til alle deltakere i den store klimaundersøkelsen "Målevogn P". Vi avslutter presentasjonen av målevognprosjektet i denne omgang med en oppsummering fra ass. infrastrukturdirektør Åge Lien. Han var banedirektør da Målevogn P ble vedtatt, og har hele tiden vært sterkt engasjert i prosjektet.

Ja, jeg er svært godt fornøyd med Målevogn P så langt, sier Åge Lien som finner mengden av informasjon imponerende. - Den meget høye svarprosenten er også egnet til å imponere. Nær 2.500 skjemaer representerer 86 prosent av de ansatte i Bane. Og mens jeg er i det imponerte hjørnet, har jeg også lyst til å gi personal- og organisasjonssjefAnne-Kari Bratten og rådgiver Erling Hogstad noen verbale blomster. Hele gjennomføringen har vært - og er også i tilbakemedlingsfasen preget av profesjonalitet.

- Hva har gledet mest ved resultatene?

- Når bare 6 av 100 svarer at de trives dårlig i Bane, og bare den ene av de seks trives svært dårlig, er dette et resultat som i meget høy grad er til å leve med. Det innebærer ikke at vi skal overse de seks. Gjennom Målevogn P har vi jo også fått et innblikk i hva misnøyen stikker i, og et godt grunnlag for å rette opp de svake punkter vi har.

Gode ledere i Baneregion Sør

Baneregionsjef John Ole Grinde:
- Prosessorientert og støttende ledelse!

Tilbakemelding til de enkelte ledere i NSB Bane om resultater fra Målevogn P skjer i betryggende og kontrollerte former. I Baneregion Sør er personalsjefen selv til stede ved de aller fleste samlinger, og baneregionsjefen, John Ole Grinde, er også levende opptatt av at prosessen skal gå riktig for seg.

Kjøreveiens utsendte tok toget til Drammen for å snakke med Grinde som en oppvarming til de to lederintervjuer som følger nedenfor. Ingen leder ble utlevert til den "utenforstående" intervjuer, som selv ikke har deltatt i Målevogn P, verken over bordet eller pr.skjema. Men ettersom den samme intervjuer heller ikke får delta på noen på noen tilbakemeldingssamling, var det nødvendig med noen ord til forklaring.

Hvitt er bra

Vurderingsskjemaene lister opp en rekke ledervurderinger. Det ene spørsmålet i hver kolonne går på forventninger til en dyktig leder og det neste på hva som er den opplevde situasjon hos den konkrete lederen man skal vurdere. Begge spørsmål ihar tallskala fra 1 til 4.. Hvis det er ingen eller liten forskjell mellom ønsket og opplevd tilstand, dvs. hvis differansen er 0 eller 1, forblir vurderingsskjemaet uskyldshvitt i denne kolonnen. Hvis derimot f. eks et spørsmål som går på involvering vurderes som så viktig at det får en firer som ønske, men oppleves så svakt som til 1 hos en konkret leder, oppstår en differanse på 3 som avtegner seg som svart på skjemaet. Skraverte felt betyr at forskjellen mellom ønsket og opplevd tilstand har en tallverdi på 2.

Kort fortalt: hvitt er bra; svart betyr at lederen må jobbe med problemstillingen, og skravur kan aksepteres i en viss utstrekning. Og uten at det ble gitt anledning til nærstudium av noe skjema må det innrømmes at helhetsinntrykket av de to karene nedenfor var nokså hvitt.

Inn i ny organisasjon

Baneregionsjefen har selv et skjema som tåler dagens lys, men det er lederne under ham han finner det mest interessant å snakke om - i generelle og

anonymiserende vendinger.

- Ja, jeg kommer til å bruke resultatene fra Målevogn P som et grunnlag til å utvikle regionens ledere inn i Jernbaneverket, innrømmer Grinde. Enda viktigere enn den ytre rammen er Jernbaneverkets evne til å utvikle holdninger både hos lederne og deres underordnede. Vi har gått et stykke vei fra det gamle funksjonsdelte og styrende NSB. Men vi må i fremtiden utvikle oss atskillig lengre i retning av prosessorientering og støttende ledelse som også er krevende.. Her har vi et materiale i Målevogn P. Jeg tror også du vil oppleve - når du snakker med de to gode representanter for ledere i regionen som du har valgt - at egenskaper som krav pluss støtte i én blokk; teambygging og involvering av medarbeiderne, er holdninger som raskt kommer til overflaten hos disse.

- Ikke overrasket,

Banesjef Olaf Nordbø, Kristia
under "mellomlanding" på O
- Alltid søke framgang!

Banesjef Olaf Nordbø (49) i Kristiansand blir kapret under en "mellomlanding" med ekspressen på Oslo S på vei til banesjefsmøte nordafjells.

-Nei, jeg ble ikke egentlig overrasket, for vi har lenge hatt gode samarbeidsforhold hos oss. Vi utgjør dessuten et lag som er opptatt av å skape resultater, sier den lune sørlendingen med glimt i øyet. Men selvvsagt er det oppmuntrende at en slik følelse bekreftes av dem en leder.

Olaf Nordbø forteller at han er opptatt av å få ting til å skje, og at han alltid har noen planer i skuffen for det tilfelle at det skulle dukke opp noen ekstra midler. Av budsjetet i år bruker han opp hver en krone i samsvar med de forventninger som har vært uttrykt av både Osmund Ueland og Magne Paulsen.

Spennede fremtid

Olaf Nordbø legger ikke skjul på sin forventing til fremtiden:

- Nå får vi altså en ny jernbaneplan fra 1998; krengetoget inntar Sørllandsbanen i

Tekst & foto: REIDAR SKAUG HØYMORK

de trives dårlig i Bane

- Hvordan skal vi bruke resultatene?

Åge Lien har følgende resept for hvordan det omfattende materialet nå skal brukes:

1.Vi skal trekke ut hovedkarakteristikkene av NSB Banes samlede kultur og vurdere hva som bør videreutvikles

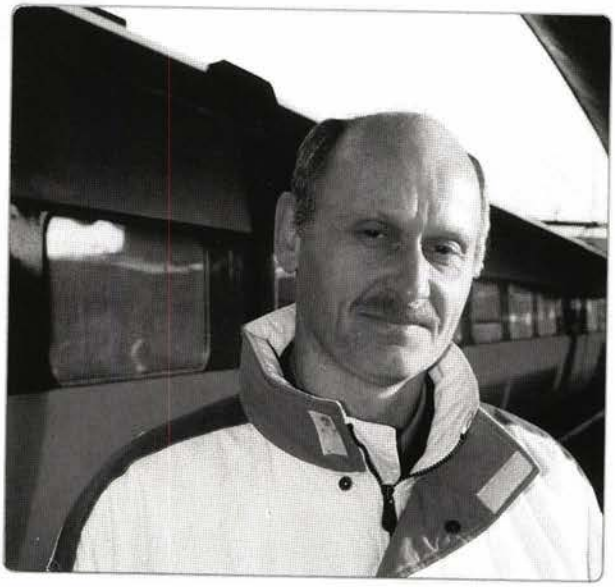
2.Vi skal gjøre det samme med særdragene ved de ulike regionene og hovedenhetene

3.Vi skal bruke grunnlaget for å utvikle ledergrupper og lederskap på alle nivåer

4.Vi skal bruke tilbakemeldingene til den enkelte leder som grunnlag for individuell lederutvkling.

- Trivsel på arbeidsplassen og gode resultater oppstår i et samspill mellom dyktige ledere og positive medarbeidere.Til sjuende og sist er det derfor trivsel for alle ansatte som er målet med prosessen i Målevogn P. Prosjektet skal ende opp med endringer som oppleves som positive av de ansatte, men for at det skal skje, må nok veien

lad



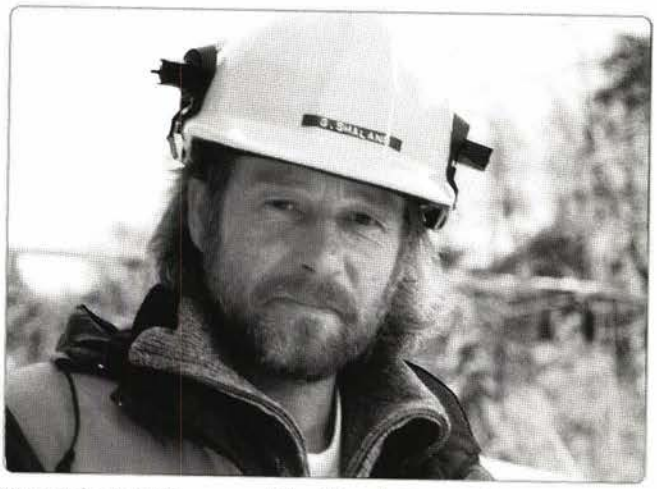
1999, og med så stor reisetidsreduksjon som dette innbærer, er jeg sikker på at vi også får et løft i trafikken. Ja, jeg sier stadig vi, selv om det jo er NSB BA som får løftet. Vi i Jernbaneverket skal legge til rette for at NSB får tatt ut nødvendige effekter på kjøreveien. Av ca. 600 planoverganger på Sørlandsbanen bør vi ha lagt ned et sted mellom 300 og 400 før krengetoget kommer. Vi er også i gang med å skifte kontaktledningen som har hengt opp siden banen ble åpnet i 1944. Å være avhengig av en 55-års jubilant i mastetoppen er ingen skjebne å by et moderne krengetog.

20 års fartstid

Til våren har Olaf selv vært 20 år i NSB/Jernbaneverket. og i tillegg til det han sier, viser han med utstråling og iver hvorfor han vurderes som bortimot helhvit av de 8 som var hans "dommere" i Målevogn P.

- Vi må alltid søke framgang, sier Nordbø. Vi må stille krav til våre folk og gi positiv tilbakemelding; vi må la det sport i forbedringer. Og så må vi ikke glemme at det er mangel på flere av våre fagfolk. Vi må derfor bruke dem riktig, sier banesjefen før han fortsetter sin avbrutte reise til Trondheim.

- Rettferdighet og åpne kort



Områdesjef Gjermund Småland, Kongsberg, som frivillig på Drammenebanen ved Stabekk. Handlekraftig og populær leder.

Områdesjef for Linjen, Kongsberg, Gjermund Småland (43), er slett ikke hjemme på Kongsberg. Vi møter ham utenfor NSB-riggen på Stabekk. En leder kan også sette spor ved fysisk å gå foran, og kontoret på Kongsberg har en tid vært tømt for folk som har unnsatt samprosjektet og det tunge vedlikehildet på Drammenbanen.med "frivillige".

-Ja, det var enklere å tømme kontoret enn å sende andre folk, sier Gjermund som selv åpner med rettferdighet som fremste egenskap for en leder som ønsker å bli respektert.

Informasjon

Gjermund Småland mener også at informasjon er uomgjengelig nødvendig. Hver 14 dag holdes møter med strekningslederne. Her informeres åpent om alle utfordringer. Overfor de 30 som har bidratt til Smålands hvite ark, har sjefen ingen hemmeligheter.

- Når vi skal løse ting i fellesskap, må vi også være sammen om all informasjon, sier han.

Sett fra tillitsapparatet

Gjermund har tilbrakt 23 av sine år i NSB, og noen av dem som tillitsvalgt. Han er ikke i tvil om at disse årene og denne bakgrunnen har gitt ham fordeler også som leder.

- For det første mener jeg nødvendig kjennskap til viktige verk som arbeidsmiljøloven og personalhåndboka er vel så utviklet i tillitsapparatet som i administrasjonen. Og det kan vel også tenkes at omsorgsdimensjonen kan ha godt av en gjesteopptreden på den andre siden.

- Når man har sett forholdene fra den kanten, får man også lett en selvopplevd følelse at hvor viktig det er å bli involvert av sjefen i det som foregår. Det prøver jeg å huske på i min lederatferd, sier Gjermund Småland som aller senest 2. desember er tilbake i vanlig jobb som områdesjef på Kongsberg.

Og hvis noen på Drammenbanen skulle ha latt seg imponere og inspirere av de dagsverksnormer som arbeidslaget hans Gjermund innførte, så er det bare å følge i Kongsberglagets spor! Det er mye som skal bli ferdig til høsten '98.

365 tonn tung bru på plass på 41 timer

Ved 10-tiden om kvelden 1. november krysset tog 258 Hakadalselva på den gamle fagverksbrua sør for Stryken. Umiddelbart etterpå ble linjen kuttet. Om ettermiddagen 3. november kjørte 603 over elva på nøyaktig samme sted på en flunkende ny betongbru.

Ved hjelp av to små jekker trekker Odd Elstad fra Dywidag Systems International den 365 tonn tunge brua på plass.

Selv om den nye brua er 30 meter lang, dreier det seg ikke om ny verdensrekord i rask brubygging,. Byggingen av nybrua ble igangsatt flere uker i forveien. Hele brua ble støpt ferdig på midlertidige pilarer ved siden av den gamle. Utskiftingen skjedde ved at den gamle brua ble heist bort med mobilkran, og deretter ble den nye trukket på plass sidelengs.

Første oppgave etter at gammelbrua var fjernet, var å støpe ny topp på landkarene. Dette var nødvendig for å få plass til lagrene til nybrua. Da betongen hadde herdet, kunne flyttingen begynne. Under denne operasjonen sto brua på klosser av stål med et lag teflon nederst. Klossene gled på to innskyvningsbjelker med et lag med glatt, syrefast stål øverst.

Ingen vei tilbake

To enkle jekker ble brukt til å trekke brua bortover bjelkene. Avstanden fra byggeplassen til bestemmelsesstedet var 7 meter. De første 3 metrene gikk unna på under en time. Deretter gikk det atskillig langsommere. Jo nærmere brua kom sin endelige posisjon, jo mer nøyaktig måtte man være. Jekkesystemet var lagt opp for enveiskjøring - kom man for langt, var det ingen vei tilbake. Da brua til slutt sto i riktig posisjon, ble den først jekket opp så klossene kunne fjernes, og deretter ble den jekket ned på landkaret.

Tidlig om morgenen søndag 3.november overtok mannskaper fra BrØ for å legge pukk, sviller og skinner. Kl. 15 var skinnegangen igjen etablert - 41 timer etter at sporet ble kuttet.

Vektforskjellen var årsaken til at mobilkranen ikke kunne ta seg av begge bruene. Den gamle brua var en fagverksbru hvor svillene var lagt direkte på bjelkene. Vekten var beskjedne 51 tonn. Den er erstattet av en betongbru med trau som gir plass ballast. Vekten uten ballast er 365 tonn. En mobilkran med en slik kapasitet var det knapt plass til på anleggsområdet.

Bru fra 1899

Brua ble bygget av entreprenørfirmaet Gunnar M. Backe. Kontrakten omfattet alt arbeid i forbindelse med utskiftingen, også fjerning av gammelbrua. Flyttingen ble utført av Dywidag Systems International i underentreprise. Ingeniørtjenesten har prosjektert brua, og BrØ sto for byggeledelsen. Regningen for fjerning av gammel bru, og bygging og montasje av ny kommer på knapt tre millioner kroner.

Den gamle brua over Hakadalselva sto klar allerede i 1899, men det var ikke slitasje som var årsaken til at den til slutt ble tatt ut av tjeneste. Brua var helt strøken og i utmerket stand, og kunne stått i mange år til. Årsaken til utskiftingen var at den ikke lenger kunne møte tidens krav. Brua var den et par decimeter for smal til å tilfredsstille lasteprofil A 85 (4,24 meter), dessuten tålte den ikke et akseltrykk på 22,5 tonn.

Stor slitasje

En annen årsak til at den ble fjernet, var at den ikke hadde plass til gjennomgående ballast. Dette fører til ulemper både for passasjerer og for dem som kjører pakkmaskiner. Dessuten blir det økt slitasje på skinnegangen inn mot faste punkt. Dette ble tydelig demonstrert da skinnegangen ble fjernet på hver side av brua. Betongsvillene som ble lagt ned i begynnelsen av 80-tallet, bar preg av å ha fått hard medfart.

Områdesjef linje på Gjøvikbanen, Ståle Kavli var overrasket over at det sto så dårlig til med svillene. - Det var tydelig at slitasjen var størst inn mot brua. Lenger vekk var svillene i atskillig bedre stand. Jeg mener at vi bør beholde tresviller inn mot faste punkt når sviller skal skiftes ut. De 10-12 nærmeste svillene bør være av tre, sier Kavli.

Anders Haakonsen

Fire fornøyde karer konstaterer at alt går etter planen: Fra venstre Hans Auver Lahus og Oddbjørn Jorde fra Ingeniørtjensten og Erlend Nødtvedt og Henning Bråtebæk fra Baneregion Øst.

En eim av utilfredshet ligger i et overfylt lokale. Informasjonen har vært dårlig igjen, og de ansatte er oppgitte. Vi er på verne- og sikkerhetsmøte i Sarpsborg 29.10.96.

Kos med misnøye?

Kjell Gjesteby, områdesjef for linjen ser oppgitt i taket:

- Vi får ingen informasjon om omorganiseringen, som skjer i Infrastruktur. Vi skal gjøre en del jobber i 1997, som allerede må planlegges, og det skaper en total uholdbar situasjon for oss. Dette er diktatorisk fra ledelsen, som flyr rundt med munnkurv. Omorganiseringen vil være en total endring av arbeidsoppgaver, og vi vet INGENTING! Det psykiske arbeidsmiljøet blir dårlig, og vi blir usikre.

Gjennomgangstonen er slått an for møtet. Det er ikke tvil om at personalet har fått nok av omorganiseringer og en informasjon, som er like opplysende som en tom avisside. Som eksempel kan nevnes at flere ikke visste at Jernbaneverket etter 1/12 96 ikke lenger er i NSB.

Hvorfor avholdes møtene?

Ideen ble født for 20 år siden av Arbeidstilsynet. Det er hjemlet i arbeidsmiljøloven at det skal avholdes slike møter i bedrifter underlagt loven. Totalt er det 50 enheter i Infrastruktur, og møtene skal foretas foran hver sesong, det vil ofte si to ganger i året. Intensjonen er å opprettholde informasjonen innen HMSområdet i regionen. AMU har bestemt at vi skal ha slike møter og har også bestemt innholdet dog i samsvar med arbeidsmiljøloven. Det er den ansvarlige leder på stedet som har ansvaret for at møtene blir avholdt og at bestemmelse i arbeidsmiljøloven blir etterlevet.

På møtet i Sarpsborg ble følgende emner diskutert: HMS i området, sikkerhetstjeneste, el-sikkerhet, bedriftshelsetjenesten og AML(arbeidsmiljølove) og HMS-styring.

Kjell Gjesteby forklarer: av totalt 57 ansatte var ca. 50 til stede (noen må være på vakt). De ansatte er pålagt å møte, men får selvfølgelig fri om de har søkt permisjon el.lign. Vi har prøvd å forandre møteinnholdet for å få personalet til å møte opp.

Rådgiver Olaf Larssæther: -Mindre papir må være et kriterium i HMS-arbeidet

Personlig sikkerhet

Mange vrir seg i stolen og får et drag av dårlig samvittighet over seg, når emnet kommer opp. NSB har fortsatt for mange skader på ansatte sett i forhold til de andre nordiske land. Olaf Larssæther, HMS rådgiver i KHMS stadfester: vi har opplevd at med økt rapportering vil skadeantallet gå opp selvfølgelig i takt med kjennskapen til hvor mye som egentlig skjer i NSB. På sikt vil skadeantallet gå ned, fordi man ved å øke innsikten i årsakene til skader og ulykker kan forebygge og forandre rutiner, slik at nye hendelser ikke oppstår. Siste nytt er at de ansatte blir utstyrt med et hefte der de kan sende meldinger om hendelser anonymt. Vi øker sikkerheten både for bedriften og for de ansatte. Vi kan etter hvert vinke farvel til "syndebukk"-mentaliteten i NSB.

Vernetjenesten

Per Westreng, hovedverneombud: Jeg er opptatt av at verneombudene får den tiden de trenger. Jeg har ofte hørt fra verneombudene at de ikke får fri til å utøve sine verv. Westreng påpekte også at mange skader kunne vært unngått hvis de ansatte hadde fulgt reglene og vært mer forsiktige. Vi med en lang sikkerhetstradisjon burde også klare å bruke hjelm.

Westreng kunne fortelle at informasjonen i vernetjenesten ikke fungerer godt nok. Fra ledelsen er informasjonen god nok, men den stopper ofte på områdesjef/strekningsledernivå. Dette kan til tider være personavhengig.

Trafikksikkerhet

Jon Inge Kjernlie, Regional Trafikksikkerhetsstab: ved ulykker blir tjenestemann alltid tatt ut av sikkerhetstjeneste inntil nærmere avklaring av årsaken har funnet sted. Dette er ikke straff. Vi prøver å finne en årsak, foreslå tiltak og følge opp disse, ikke for å finne en syndebukk, men for å unngå flere hendelser av samme slag. Det er viktig at personalet melder fra om tilstanden i driften for at NSB kan forebygge nye hendelser. Regional Trafikksikkerhetsstab har lov til å se en leder nærmere etter i kortene når det gjelder trafikksikkerhet og gi råd og veiledning.

- Møtene er både og, sier Vidar Aaserud, formann for bane og styremedlem i Banepersonalets forening. Det spørs hvem som holder foredrag. Det er ofte vi ikke får svar på det vi spør om. F.eks. har togledelsen fortalt om sikkerhetstjeneste, men vi forstår ikke hverandres problemer. Det virker på meg som om våre møter bare er ett i rekken av flere for foredragsholderne. Det virker som om vi flyter over av penger. Bruk heller pengene til de ansatte enn til administrative ting! Verne- og sikkehetsmøtenebedrer kommunikasjonen. Diskusjonen foregår på vårt nivå og bedrer forståelsen.

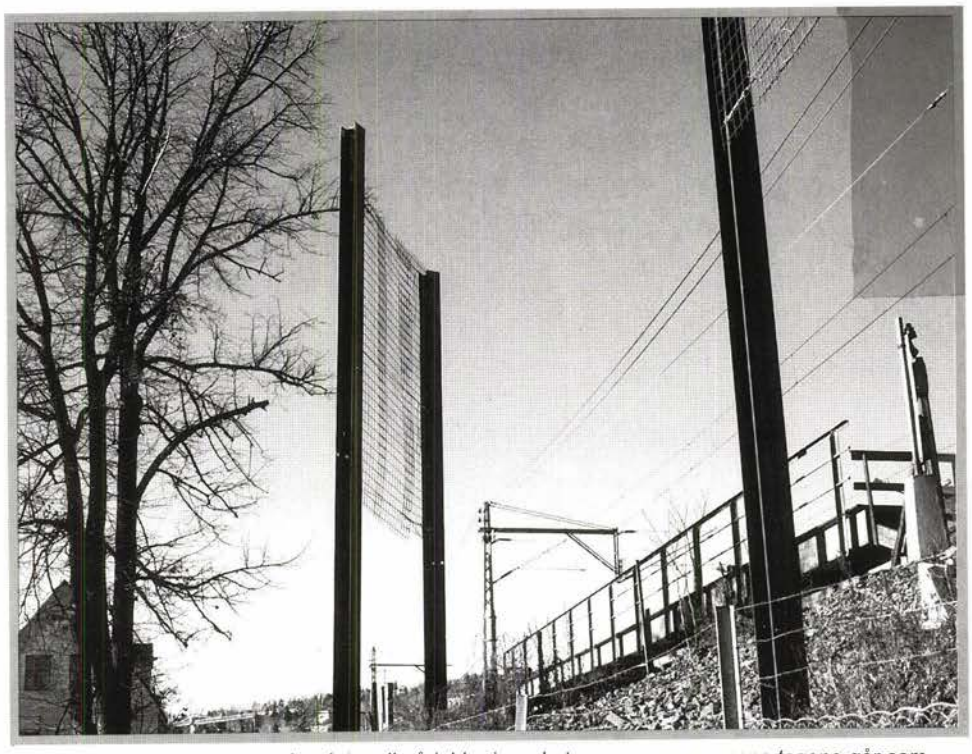
Hvor står vi egentlig?

Noen enhetlig konklusjon på et slikt møte er like vanskelig som å få slått gresset om vinteren. Med sikkerhet kan det sies at viktigheten av informasjon ikke blir tatt alvorlig nok og det er uten tvil en god del som kan forbedres i NSB på dette område. Det ble uttalt på møtet at de ansatte ikke er negative til omorganiseringer, så lenge de vet hva som foregår og hvorfor. Et tankekors på et slikt møte er at det kan være vanskelig for mange å få sagt sin mening når sjefen er til stede, det gjelder spesielt i arbeidsmiljø og trivselsspørsmål. Til slutt kan det poengteres at det i Sarpsborg står bra til på HMS området, men et forbedringspotensiale ligger i vernerundene. Det har blitt foretatt for få, men områdesjefen lover bedre tider.

Lone Christensen

Man planter to solide H-bjelker i bakken med passende avstand, sveiser fast noen kvadratmeter med armeringsnett, og sørger for jording, og vips, så kan man ramme pæler og spunt av hjertens lyst. Uten å forstyrre toggangen.

Enkelt og genialt



Enkel og genial patent som gjør det mulig å jobbe i nærheten av sporene, mens togene går som normalt. I bakgrunnen, stasjonsbygningen på Skøyen.

På avstand kan de minne om ballnett, slik vi husker dem fra barndommens fotballbaner. Ballnett var fine greier. De bidro nemlig sterkt til å begrense omfanget av leteaksjonen etter ballen de få gangene mindre treffsikre spillere dristet seg til å klemme i vei et skudd på hel volley.

Patenten med H-bjelker, armeringsnett og jording, er også et godt påfunn, fordi den f.eks. gjør det mulig å ramme spunt og pæler i nærheten av sporet, uten å koble ut strømmen i kontaktledningen.

Dermed påvirkes togtrafikken, i mindre grad enn ellers, av byggeaktivitetene. Arbeidene kan dessuten gjennomføres raskere og mer effektivt. Patenten bidrar ellers til å redusere behovet for nattarbeider og jobbing i helgene.

Og det har de sikkert ikke noe i mot, naboene til anlegget på Skøyen, der bildet er hentet fra.

Harry Korslund

Selmer utvider Nationalteatret

Selmer har sikret seg begge de store anleggsjobbene på Nationalteatret stasjon. Stasjonshallen med tilstøtende tunneler i fjell skal sprenges ut for 206,5 millioner kroner. Anlegg av løsmassetunnelen kommer på 81,4 millioner. Prisene er eks. moms.

Utbyggingsdirektør Jon Frøisland i NSB og direktør for divisjon anlegg i Selmer, Kai A. Sørbråten underskriver kontrakten for løsmassetunnelen.

Den største jobben omfatter sprenging av en 250 meter lang og 20 meter bred hall for østgående trafikk. Med tilstøtende tunneler blir anleggsomsområdet en kilometer langt. Tilsammen skal det sprenges ut 130 000 kubikkmeter fast fjell. Kontrakten omfatter også betydelige støpearbeider. Det vil gå med 30 000 kbm betong. Videre skal Selmer fjerne 90 meter vegg i eksisterende tunnel.

Løsmassetunnelen blir atskillig kortere, total lengde er bare 120 meter. Masseuttaket er på 9 500 kubikkmeter - 7 500 kbm løsmasser og 2 000 fjell. Til gjengjeld blir arbeidet veldig komplisert. Tunnelen skal gå på siden og delvis under Oslo Sporveiers tunnel. Mot teatret skal det slås en spuntvegg. Den lengste spunten blir 28 meter lang! Løsmassene blir tatt ut ovenfra med gravemaskin med grabb og ekstra lang arm. Jobben omfatter også riving av 80 meter betongvegg mot eksisterende tunnel.

Anders Haakonsen

Send synspunkter og tips til Kjøreveien

KJØREVEIEN

Internblad for NSB Infrastruktur

ANSVARLIG REDAKTØR:
Infrastrukturdirektør Magne Paulsen

REDAKSJON:
Reidar Skaug Høymork (redaktør), linje 51770
Olav Nordli, linje 52091
Sven Goll, linje 53466
Lone Christensen, linje 54409

SATS OG LAYOUT:
INFOproduksjon, Arne Eidal Braathen

TRYKK: Grafmont AS, Oslo

DISTRIBUSJON: Kontortrykk, linje 51062/3

UTGITT AV: NSB Infrastruktur, 0048 OSLO

OPPLAG: 4.800