KJØREVEIEN

NYTT FRA JERNBANEVERKET NR 1 - JANUAR 1997

Nytt fra årsskiftet:

Regionale produksjonsenheter

- Banestrekningene skal settes i stand til å tåle lengre perioder med minimalt vedlikehold.
- Dette skal bl. a. oppnås gjennom konsentrert innsats av maskiner og mennesker.
- Dette skal gjennomføres ved at det opprettes egne produksjonsenheter i regionene.
- Områdesjefene er allerede fra 1. januar lagt direkte under regionsjefene.
- Når man får ansatt ledere for de nye produksjonsenhetene, skal de rapportere direkte til denne.
- Norsk Jernbaneforbund og Signal- og Teleteknikernes forening er uenige i denne endringen:

Side 4

PÅ VAKT

PÅ LØNSDAL STASJON

Willy Aanes

Side 3

	DIREKTORATET:
Side 3	Jernbaneverkets administrasjon

	BANESERVICE:
Side 10	Jernbaneverkets entrepenør

	FLYTOGPROSJEKTET:
Side 8	Med ansvar for Asker - Eidsvoll

En søndag på slutten av 1600-tallet ble Vonde-Lavrants banket opp av selveste sokneprest Zacharias Skanke. Hva har dette med Jernbaneverket å gjøre? Det får du vite på side 16

Internblad for medarbeidere i Jernbaneverket

Jernbaneverket

Jernbaneverkets første prosjekt

- Ettter 95 års tjeneste var dagene talte for fagverksbrua
- Brua førte Alnabanen over Gjøvikbanen på Sinsen.
- Natt til fredag 29. november ble den heist av landkarene og fjernet.
- I løpet av helgen ble en ny bru skjøvet på plass i åpningen etter den gamle.
- Det første prosjektet under ledelse av Jernbaneverket var fullført.

side 12

Signaler

Godt nytt år!

Selv om 1997 allerede er noenuker gammelt, er dette første nummer av Kjøreveien den første anledning jeg har til å ønske dere alle godt år. Det gjøres herved av hele mitt hjerte. Det hører imidlertid med til god skikk først å takke for det gamle året, og uten forkleinelse for andre gode arbeidsstykker vil jeg tillate meg å trekke fram fire gode jobber i 1996.

Det var NSB Infrastruktur som fikk ansvaret for å dra lasset med innspillet til Norsk jernbaneplan (NJP) 1998 - 2007. Det omfattende høringsmaterialet ble sendt ut i rett tid, og NSBs forslag oversendt Samferdselsdepartementet 1. oktober - helt i rute. Takken for dette arbeidet går tvers igjennom Jernbaneverkets organisasjon.

Arbeidet med den store klimaundersøkelsen "Målevogn P" har også satt sitt preg på mesteparten av vår organisasjon i 1996. Opplegget og gjennomføringen har vakt stor interesse hos våre kolleger i NSB BA, og oppslutningen om besvarelsene har imponert samarbeidspartneren MMI. Gjennom oppfølgingen har vi også vist at "Målevogn P" er starten på en forbedringsprosess - og ikke en enkeltstående øvelse i holdningsmåling.

At vi avslutter regnskapsåret 1996 med nær 100 prosent samsvar mellom regnskap og budsjett, skyldes et formidabelt taktomslag i produksjonen fra høsten av. Signalene om at dette var nødvendig ble med andre ord både mottatt, forstått, akseptert og omsatt i praktisk handling av lojale og dyktige ledere lokalt og med sporty oppslutning fra personalet.

Endelig var også det store arbeidet med å få Jernbaneverket opp og stå med styringssystem, avtaleverk, logo og informasjon fra 1.12.96 egnet til å imponere - takk!

Det er et spesielt og meget viktig jernbaneår vi har gått inn i. Vi har det første hele år der Jernbaneverket er skilt fra trafikkvirksomheten i NSB BA. Jernbaneverket er på vei inn i egne lokaler i Pilestredet 19. I mars kommer stortingsmeldingen om NJP, og vi kan igjen delta i den offentlige debatt om jernbanens plass i norsk samferdsel.

Sannsynligvis skal Stortinget i juni behandle dette viktige jernbanedokumentet med føringer både for Jernbaneverket og NSB BA. Og til høsten kommer stortingsvalget og det nye Stortinget som skal omsette Jernbaneplanens rammer og signaler til budsjetter og handling i hvert av de fire første årene i den tiårs horisonten som planen omfatter.

Når det gjelder 1997-budsjettet, hadde vi håpet å få noe mer enn vi har fått spesielt til til Jernbaneverkets investeringer. Vi skal ikke utelukke at det kan komme påplussinger i løpet av året - det har skjedd før. Det er likevel mot 1998 - det første året i den nye planperioden - at innsatsen nå må rettes.

Det beste vi nå kan gjøre for å utløse satsingsvilje på jernbanen, er å sørge for at vi har en kjøreveg som gjør det mulig å trafikkere trygt, rutemessig og komfortabelt på det nasjonale jernbanenettet som vi i Jernbaneverket forvalter. Det er ingen liten utfordring i 1997.

Men denne utfordringen tar vi i fellesskap her i Jernbaneverket. Det er en tradisjon vi tar med oss fra det gamle NSB.

Godt nytt år!
Hilsen Magne Paulsen

Norgesrekord i spunting

Dette bildet viser Norges lengste spuntnål, som med en lengde på 33 meter nylig ble presset ned i bakken utenfor Nationaltheatret. Tro det eller ei - denne stålspunten ble inntransportert gjennom Oslos gater i ett stykke, og ved hjelp av et såkalt vibrolodd tok det bare 10 minutter å presse den ned til fjell.

Over 120 slike spuntnåler, de fleste over 25 meter lange, danner til sammen en stålvegg som skal avstive byggegropa for den nye betongtunnelen under Studenterlunden. Bl.a. av støyhensyn i forhold til naboer som Nationaltheatret og Universitetet har det vært fastsatt en timeplan fra time til time for disse spuntarbeidene, men gjennomføringen har så langt gått over all forventning. (Foto: Per Kristian Skjølås)

Direktoratet flytter

Jernbaneverkets hovedkontor - Direktoratet skal flytte til Pilestredet 19.

Der Økokrim har flyttet ut, flytter Jernbaneverket inn - uten at det ligger annen sammenheng i dette enn at Statsbygg er huseier for oss begge. JBV får i første omgang disponere etasjene f.o.m. 2. t.o.m. 6., hvilket innebærer at det ikke er plass til alle. Biblioteket og deler av MA-enheten må vente til det blir plass tilgjeneglig i første og/eller de to etasjene over oss.

Leietaker i 1. etasje er et reisebyrå som har nokså dominerende markeringer rundt inngangspartiet. Det skal noe til for at JBVs fine logo skal komme til sin rett i slike omgivelser.

Flyttegeneral er direktør for administrasjon, Ole M. Drangsholt, som håper på at flyttingen kan gjennomføres samlet helgen 1. - 2. februar. Men leieboeren Statens dyrehelsetilsyn i 3. etasje gjør dette noe usikkert. Ikke fordi dette tilsynet blir. Her skal nemlig et et helt annet tilsyn, nemlig Statens jernbanetilsyn inn, men når er altså ikke helt avklart.

Lønsdal stasjon på Saltfjellet, søndag 12. januar

- på vakt jernbanefullmektig Willy Aanes, en av Jernbaneverkets "nye" i nord.

- Trives på - Katedralen

Ny i "Verket" som man nå sier på jernbanemunne, men med røtter i og fortsatt en stund med uniform fra NSB.

Ute er det snøvær med vind; reinflokkene står tett ved sporet mellom Lønsdal og Bolna og 452 er ventendes, 7 minutter seine fra Fauske.

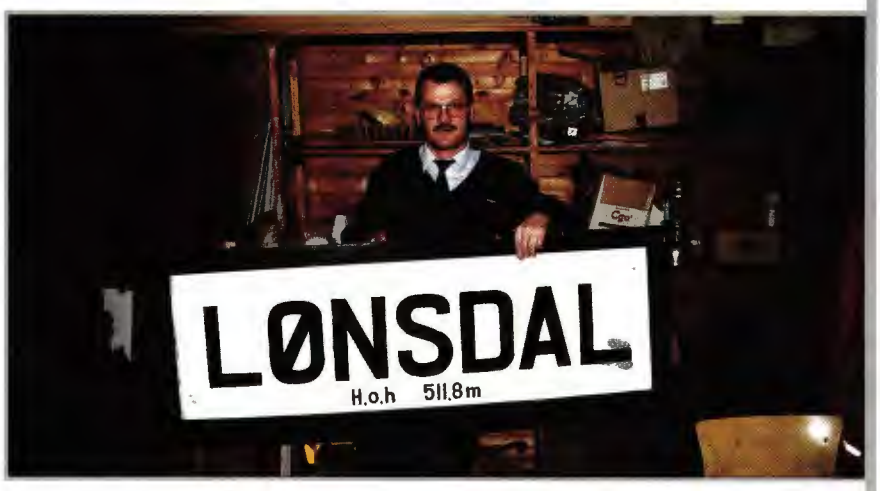
- Jo her det bra å være, sier Willy. Vi er fire stykker som deler tjenesten. Etter innlemmelsen i Jernbaneverket og ny inndeling av tjenesteområder ble det også meldt interesse fra Fauske til å ha tjeneste her, sier Willy som selv bor i Mo.

- Du må kanskje være litt spesiell for å trives om vinteren. Du må sette pris på ensomheten, og du må like "katedralen", sier Aanes og peker oppover i snøkavet. Vi tolker det som uttrykk for den spesielle naturen her oppe. - Det hender jo det er turister her også vinterstid, og i snøkav og tåke tenner vi det gule stasjonslyset som fungerer som et slags fyrtårn for villfarne. Det har virket mer enn en gang, sier Willy.

Om sommeren er det alt annet enn ensomt. Saltfjellet er en turistmagnet, og Willy Aanes har sett internasjonale turistkart der Lønsdal st. er inntegnet på størrelse med New York City.

- Jo, det kan jo være litt vanskelig å svare på hvor supermarkedet ligger, når man kommer hit med slike kart og spør, humrer Aanes.

Det er ikke helt opplagt hvordan grenselinjene mellom Jernbaneverket og NSB BA er å oppfatte på Lønsdal. Service er et begrep som holder ansatte i våre to enheter sammen i en positiv kjede. Willy Aanes tar fram et postkort fra Tyskland med takk for enestående hjelpsomhet. Kortskriveren hadde stått ved polarsirkelstøtten og blitt observert av lokføreren på dagtoget. Man antok at mannen ventet på polarsirkelpendelen som går på hverdager, men just ikke den lørdagen mannen rett nok ventet på pendelen.



Hvem kan hjelpe våre fire ekspeditører og tusenvis av turister til et nytt skilt der 511,8 m.o.h. også er med?

Observasjonen ble meldt til Lønsdal st., og med vakthavendes privatbil ble tyskeren hentet og kjørt de to og den halve milen fra polarsirkelen til stasjonen. Der fikk han selskap i venteiden til natt-toget tok ham videre. Slike hendelser utløser både julekort og videre utbredelse av ryet for Lønsdal stasjon.

- Det er særlig tyskere, hollendere og tsjekkoslovaker som besøker oss her, sier Aanes. Tsjekkerne er spesielt interessert i å spørre og lære. En tsjekker jeg orienterte om bærsorter og bruken av dem, kom tilbake og insisterte på å koke blåbærsuppe på tsjekkisk vis - tykk og god var den!

- Uthuset her har vært brukt som overnattingssted mer enn en gang, og dusjen i 2. etasje over oss har skylt svetten av mang en fotturist. Og du, som kan gjøre noe med det, kan vi ikke få tilbake skiltene som viser høyde over havet? Det er jo så mange som lurer på akkurat det, og som savner de gamle skiltene.

Skal vi se... Stasjonsbygningen eies av NSB BA, men Jernbaneverket betaler husleie for venterom og fellesarealer. Personalet tilhører Jernbaneverket. Skilt henger på ytterveggene og hører naturlig sammen med design- og skiltprogram som er ulike for NSB og Jernbaneverket. Men kundene tilhører oss alle....

Er det noen der ute som kan hjelpe Willy Aanes og hans tre kollegaer og alle turistene til å få opp igjen et skilt som i tillegg til all mulig designmessig korrekthet også kan opplyse at Lønsdal st ligger 511,8 m.o.h.?

Willy Aanes har sett 5 harer beite på ett sted, og han vet hvor rypa holder til. Men selv om han liker ensomheten og trives på Lønsdal, kunne han gjerne tenkt seg julekvelden i fjor hjemme i Mo. Men da stengte vegvesenet veien 10 minutter før Willy kunne nå fram forbi bommen...

I venterommet på Lønsdal:

REIDAR SKAUG HØYMORK

Første utgave av den "Nye" Kjøreveien

Du holder den første utgaven av Nye Kjøreveien i hendene. Dette er VÅR internavis. Det vil si organet der Jernbaneverkets ledelse informerer deg om planer og vedtak. Og ikke minst: Det er her du kan få sett søkelyset på saker som opptar deg. Spaltene er til disposisjon for dine synspunkter, enten du velger å skrive selv, eller tipse oss om saker du mener vi bør skrive om. Og hensikten med det hele: Bedre kommunikasjon mellom alle medarbeidere i Jernbaneverket, bedre arbeidsmiljø og bedre drift av Jernbaneverket.

Regionale produksjon

Med virkning fra 1. januar i år er det lagt til rette for etablering av produksjonsenheter i regionene. Områdesejefene skal rapportere til lederen for den regionale produksjonsenheten så snart disse lederstillingene er beskrevet, utlyst og besatt. Inntil da skal områdesjefene ligge direkte under regionsjefen. Banesjefene har etter dette ikke lenger personalansvaret for områdesjefenes virksomhetsområder. Banesjefen har det samme totalansvaret innen sitt distrikt som tidligere, men kontrakter med produksjonsenhetene (områdesjefene), - eventuelt med eksterne leverandører - vil erstatte de tidligere virksomhetsplanene mellom områdesjef og banesjef.

Mens Norsk Jernbaneforbund og Signal- og Teleteknikernes forening har sagt seg uenige i behovet for endringen, sier Jernbaneverkets ledelse utvetydig: *- En helt nødvendig og betimelig justering!*

Ny vedlikeholdssystematikk

Da jernbanen først ble anlagt i Norge, måtte man ha et personale plassert tett ved sporet langs med hele nettet både til driftsavvikling i trafikken og til spormessig tilsyn og vedlikehold. Det var derfor ikke underlig at jernbanen også satte andre spor etter seg enn skinner. Folk søkte til jernbanen, til stasjoner, stasjonsbyer og vokterboliger. Det finnes sogar dem som mener at jernbanens framvekst satte spor etter seg i utviklingen av dialektene.

I de siste ti-år har utviklingen på mange måter gått i motsatt retning. Vi har fått fjernstyring av trafikken; teknikk har på mange områder erstattet mannekraft, og konkurransemomentet er blitt en del også av jernbanens hverdag på andre områder enn i kampen om markedsandeler. Infrastrukturen er en del av denne nye virkelighet for jernbanen. Banemestrene har forsvunnet; områdedriften er for lengst etablert, og som et utfyllende ledd kommer nå den nye vedlikeholdssystematikken der tungt, banevis vedlikehold er hovedinnholdet.

Gjennom konsentrert innsats av maskiner og mennesker skal banestrekningene settes i stand til å tåle lengre perioder med minimalt vedlikehold. Det som har skjedd og skjer på Hovedbanen og Drammenbanen, er de første eksempler på praktisering av den nye systematikken. Og erfaringene herfra forteller også at det organisatoriske grep som er gjort med regionale produksjonsenheter, er helt nødvendig for å kunne anvende den nye vedlikeholdsfilosofien. En kan ikke varig basere seg på skippertak med innslag av mer eller mindre frivillig innsats.

Mer for pengene

Jernbanedirektør Magne Paulsen har i sin omtale av suksessfaktoren *Utvikling og omstilling* på annet sted i bladet sagt en del om konkurransen om samfunnets midler, så det skal ikke gjentas her. Det anses som dokumentert at Jernbaneverkets effektivitet og konkurranseevne vil bli saumfart både av eier og av operatører. Det vil bli krevd at de midler Jernbaneverket får til det nasjonale jernbanenettet, blir utnyttet så godt som overhodet mulig. Den beste måten å vinne oppdrag og etablere sikre arbeidsplasser på, er å være konkurransedyktig. Økt mobilitet og "storproduksjon" er elementer i det å sikre arbeidspådrag og arbeidsplasser.

Nødvendig for driften

Moderne driftsformer gjør det også nødvendig å organisere produksjonen på en annen måte enn tidligere. *Banevoktere på tett trafikkerte høyhastighetsstrekninger* kan være et pedagogisk utgangspunkt for å forstå sammenhengen. Selv om Jernbaneverket og NSB BA ikke helt har nådd til det siste stadium ennå, så er vi underveis mot høyhastighet, og togtettheten er sannelig stor nok alleredepå mange banestrekninger. Den nye vedlikeholdssystematikken gjør det mulig å planlegge større arbeider bedre; det blir mer effektiv utnyttelse av den tiden som

senheter er etablert

er tilgjengelig på sporet, og med det blir det også mindre forstyrrelse av toggangen.

Ekstern konkurranse

Det er ikke til å legge skjul på at begrepet konkurranse til dels er omstridt. De aller fleste er enige om at konkurranse på idrettsarenaen er moro, og at det også gir resultater. Innenfor arbeids- og næringsliv er det flere nyanser i synet på konkurranse, noe som også avspeiles i politikken. Innenfor forvaltningen har nok konkurranse-elementet fortsatt et stykke veg å gå før det er allment akseptert som virkemiddel.

Det gamle NSB var ikke forvaltning, men en forvaltningsb*edrift*, som i mange år har kjent konkurranse på kroppen. Delingen av NSB i særlovselskapet NSB BA og *forvaltningsorganet* Jernbaneverket skiller imidlertid ikke de to enhetene i synet på og i eksponeringen mot ekstern konkurranse. Det må være rett at den beste og billigste - forutsatt ellers like vilkår - får utføre produksjon for Jernbaneverket.

En slik mulighet vil være med på å utfordre produksjonsenhetene i Jernbaneverket. Det kommer inn et element av salg og leverandørholdninger i tillegg til den rene produksjon. Det er et ledd i den utvikling fra forvaltning til forretning som det har vært snakket mye om, men fortsatt ikke gjort tilstrekkelig med. Med endringen fra 1. januar i år kommer et nytt puff i Jernbaneverkets rekker.

Det vil også nettopp av hensyn til å bevare sikre og stabile arbeidsplasser i Jernbaneverket være fornuftig at eksterne firmaer får ta toppene av produksjonen. Jernbaneverket har ikke som NSB BA noe Personalsenter til disposisjon til å ta hånd om eventuell overtallighet, og det kan også derfor heller ikke være rett å bygge opp en mannskapsstyrke i Jernbaneverket basert på ustabile og usikre topper.

På noen områder er Jernbaneverkets fagfolk i en tilnærmet monopolsituasjon ut fra spesiell kompetanse. Det er, som Magne Paulsen sier et annet sted i bladet, sannsynlig at slike områder etter hvert også vil bli utsatt for ekstern konkurranse. Det er ingen som går inn for å nytte eksterne krefter fordi de er eksterne. Det er bare i de tilfeller det totalt sett gir fordeler, at dette er aktuelt. Å forberede seg på å møte slik konkurranse kan imidlertid generelt være en forutseende måte å møte fremtiden på. Den som er best, får oppdraget, og Jernbaneverkets folk har alle forutsetninger for å bli de beste.

Beslutningen er tatt

Jernbaneverkets ledelse har bestrebet seg på å komme til enighet med de to berørte personalorganisasjoner om denne endringen og beklager at det ikke lot seg gjøre. Av hensyn til å komme i gang ved starten på et budsjettår er likevel endringen gjennomført i medhold av styringsretten pr. 1. januar 1997. Stillingene som leder av de regionale produksjonsenhetene er ikke utlyst, og Jernbaneverket håper på en positiv dialog og et samarbeid med de tilsattes organisasjoner om slike stillingsbeskrivelser og videre tilrettelegging nå etter at vedtaket er fattet. Det vil skje snarest mulig ut over vinteren.

REIDAR SKAUG HØYMORK

Torsdag 9. januar undertegnet jernbanedirektør Magne Paulsen kontrakt med representanter for det italienske firmaet MERMEC om levering av et nytt målevognbasert IT-system til Jernbaneverket i 1998. Avtalen, som har en ramme på ca. NOK 30 millioner, representerer en viktig milepæl i arbeidet med å etablere en ny målevognstjeneste i Norge.

Kontrakt undertegnet 9. januar:

Ny målevogn i 1998

Arbeidet med å vurdere fremtidig behov for målevogner og tilhørende tjenester for overvåking av teknisk tilstand i det nasjonale jernbanenettet startet i den fagtekniske gruppen TraséForum våren 1994. Den 20. oktober 1995 leverte TraséForum en utredning om disse forhold på oppdrag fra NSB Banedivisjonen. Den siste het NSB Bane da det derfra gikk ut en markedshenvendelse, "Invitation to Tender for the Supply of Recording Vehicles to NSB Bane", bl.a. i EU-Tidende. Og den 2. september 1996 ble prosjektet "Målevognstjenesten i JBV" opprettet i NSB Infrastruktur for å følge opp det arbeid som pågikk.

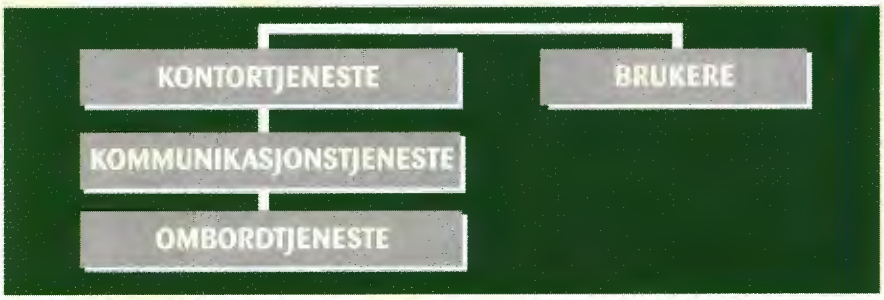
Nye hastigheter

Det var bl.a. konturene av ny jernbaneutbygging med helt andre hastigheter som gjorde det nødvendig å se kritisk på de former for måling som ble anvendt i Norge. Den svenske sliteren, Mauzin-vogna, hadde unektelig begynt å trekke på årene og var uansett lite egnet til å kontrollere skinnegang for høyhastighetstog, selv i norsk målestokk, dvs. 160 - 200 km/t.

Mandatet for prosjektet omfattet såvel anskaffelse av eventuelle nye målevogner og datateknisk utrustning som administrasjon av en fremtidig ny målevogntjeneste. Og det var overingeniør, Dr. scient Tom Hultgreen ved teknisk kontor i det daværende NSB Infrastruktur, som ble satt på som prosjektleder.

Stor interesse

Konklusjonen om at det var behov for å kjøpe et eget målevognbasert IT-system til Jernbaneverket ble truffet i 1996, og det var stor internasjonal interesse for og konkurranse om oppdraget. Kravet til selve vogna var bl.a. at den ved egen motorkraft skulle kunne foreta målinger i 160 km/t, og fremført i togformasjon skulle kunne måle i 200 km/t.



Artikkelforfatteren, som stadig er filolog i utgangspunktet, og som av datakompetanse nøyer seg med ren tekstbehandling, har større problemer med å forstå resten av vogna. Men Dr. Hultgreen legger suverent ut om integrert måling av sporgeometri, skinneprofil, rifler og bølger, samt kontaktledningsanlegg som om det var de enkleste ting i verden.

Mer enn vogn

- Målevogna vil bli utrustet med et ATC-basert posisjonssystem, og det skal dessuten tilrettelegges for å måle øvrige aspekter som balliser, teledekning, sporkrefter m.m. i fremtiden, sier Hultgreen.

Det gir i hvert fall stoff til ettertanke når vi får vite at bare om lag halvparten av kontraktssummen går til vognkasse, boggier og trekk-kraft. Den andre halvparten er betaling for måleutrustning med instrumenter, PC-er, monitorer, skrivere og programvare.

- Dette med *system* er viktig, sier Hultgreen. Kontrakten med MERMEC omfatter alle nødvendige leveranser for å operere en *kontortjeneste,* en *ombordtjeneste* og en *kommunikasjonslink* mellom disse samt distribusjon til ulike brukere av Målevognstjenestens produkter.

Vognkassen er en ribbet, fransk restaurantvogn i stål som skal helrenoveres. Den skal settes på nye FIAT-boggier og forsynes med dieselelektriske fremdrifts-

Dr. scient. Tom Hultgreen, prosjektleder for Jernbaneverkets målevogntjeneste

motorer som yter tilstrekkelig til å befare det nasjonale jernbanenettet i 160 km/t der dette er aktuelt.Gardermobanen kommer også til å få målevognbesøk.

Hva skal måles?

- Det er fire typer målinger vi kommer til å bruke vogna til, sier Hultgreen. Det er vanlige, periodiske driftsmålinger; det er overtakelsesmålinger, dvs. kontroll av at ferdige anlegg har den foreskrevne standard før anlegget tas imot av regionene. Videre har vi behov for å foreta målinger når noe skjer med sporet. Telehiv og setninger er mulige, utløsende årsaker til slike såkalte ad hoc-målinger. Og endelig vil vi bruke vogna til å foreta eksperimentelle målinger.

1998 er viktig

Det er helt avgjørende å ha tilstrekkelig målekompetanse og -kapasitet i Norge når det settes i gang prøvedrift på Gardermobanen. Med 16 måneders produksjonstid for vogn og utstyr kan noen og enhver begynne å telle seg framover på kalenderen og se at vi kommer for seint i mål. Men nei, våre snedige og dyktige forhandlere har sikret Jernbaneverket og Gardermobanen på alle bauger og kanter. Allerede nå til sommeren får vi en gjesteopptreden av en tilsvarende italiensk målevogn som da skal brukes både til måling og til opplæring av personale. Og til 1. april 1998, da prøvedriften på Gardermobanen skal starte, skal vi ha en lånevogn på plass som skal være i Norge inntil vår egen er overlevert. Det er ikke trolig at denne "gisselvogna" blir her særlig lenge, for etter planene skal vi få vår egen i løpet av mai '98.

Opplæring i Sverige

Allerede i uke 4 i år drar første kontingent på 12 medarbeidere til Banskolan i Ängelholm for å lære om tolking av spårlägesdiagrammer. I løpet av vinteren arrangeres ytterligere tre ukekurs, slik at Jernbaneverket vil ha 50 diagramtolkere opplært før italienerne kommer igjen til sommeren.

Diskusjon om eierskap

For målevognprosjektet er denne fysiske MERMEC-vogna med utrustning bare en milepæl. I kjølvannet av kontraktsinngåelsen skal det drøftes hvordan vogna og målingene skal forvaltes og administreres. Det synes å være liten uenighet om at myndighetsdelen i Direktoratet skal definere måleprogrammer og måleutrustning, men det er mer usikkert hvor ansvaret for selve gjennomføringen av målingene og eierskapet til målevogna til sjuende og sist havner.

- Vi må ikke glemme at denne vogna ikke er noen jernbanevogn i vanlig forstand, sier Hultgreen. Den er i utgangspunktet høyteknologi for 15 millioner kroner som må ha sin ressursmessige forankring i et miljø som evner å oppdatere både seg og måleutstyret. Systemene og vogna er en integrert totalitet med en rekke faglige grensesnitt mot regionene, Utbygging og Baneservice.

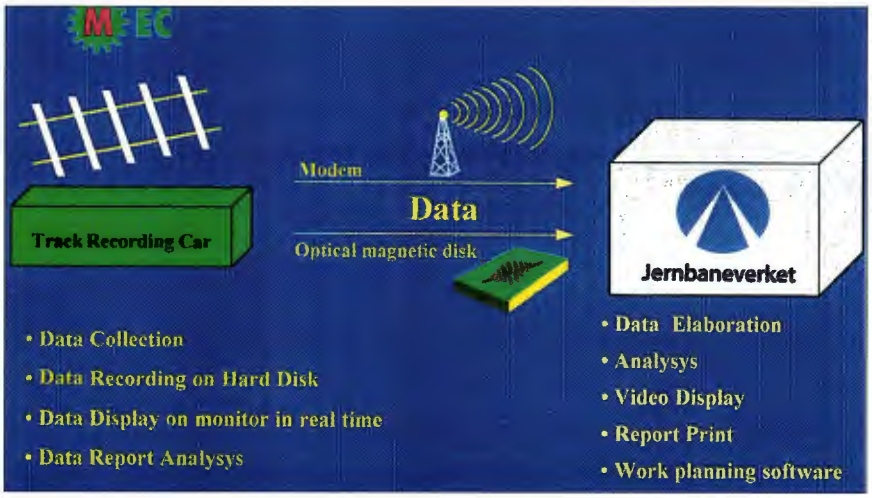
Hultgreen forsvarer på denne måten forslaget fra prosjektgruppa og prosjektrådet som har gått inn for å etablere en målevogntjeneste i det teknologiske miljøet i Direktoratet. Sjefen for myndighetsdelen i Direktoratet, Åge Lien, kvier seg imidlertid tydelig for å ha noen målevogn i sin stall, og er i utgangspunktet innstilt på å legge forvaltningen også av målevogna til Baneservice.

- Mener man noe annet, får man overbevise meg med gode argumenter, sier Åge Lien.

Vi er sikre på at siste ord ikke er sagt i denne saken, og Kjøreveien følger det prinsipp at meningsbrytning både er tillatt og bra til beslutning er fattet. Spaltene er åpne.

Og når det gjelder de vedtak som er fattet, om at vi skal eie - ikke leie - målevognutrustning av denne typen, og den konkrete kontraktsinngåelsen med MERMEC, er vi overbevist om at våre utredere og forhandlere har gjort en god jobb. Vi skal følge opp med videre reportasje når italienerne kommer igjen til sommeren.

REIDAR SKAUG HØYMORK



Det er mer mellom himmel og jord enn mellom hjul og skinne. Integrert måling er mer data og IT enn en jernbanevogn.

Nyskapning i Baneservice:

Tuftet på det tidligere Samprosjektet så en organisatorisk nyskapning dagens lys i Baneservice ved årsskiftet - det såkalte Flytogprosjektet. Her samles nå ansvaret for alle jernbanetekniske arbeider som skal utføres langs eksisterende baner på strekningen Asker - Eidsvoll, og som er knytta opp mot Gardermobanen og åpningen 4. oktober 1998.

Prosjektorganisasjon for flytogarbeider

Baneservice skal med dette utføre en totalentreprise på oppdrag av NSB Gardermobanen AS, Jernbaneverket Utbygging og Region Øst. Totalt beløper arbeidene seg til omlag 400 millioner kroner, hvorav mellom 60 og 70 prosent skal utføres i løpet av inneværende år, forteller Knut Jørgensen, som er leder for den nye prosjektorganisasjonen.

Ville du betrodd denne mannen en hjerteoperasjon? Prosjektsjef Knut Jørgensen i Baneservice Flytogprosjektet sitter med ansvaret for store inngrep i «Jernbane-Norges hovedpulsåre».

Mange biter i puslespillet

Oppgaven som Flytogprosjektet skal løse, består av et rent mylder med ulike delprosjekter og enkeltoppgaver. Én viktig slik bit i puslespillet er arbeidene som gjenstår fra Samprosjektet, altså alt som må gjøres på eksisterende baner mellom Etterstad og Eidsvoll av hensyn til framføringen av Gardermobanen. Arbeider med opprusting, ombygging og støyskjerming på strekningen mellom Oslo S og Etterstad er en annen viktig del.

- Videre har vi det vi kaller kapasitetsøkningstiltak på strekningen Oslo S-Asker. Dette innebærer bl.a. forberedende arbeider i eksisterende spor knytta til byggingen av Nye Nationaltheatret stasjon, alle jernbanetekniske arbeider på Skøyen stasjon, samt ombygging og sporendringer ved Asker og Sandvika stasjoner, forklarer prosjektsjef Jørgensen.

- Så har vi strekningen Skøyen-Asker, som skal rustes opp til samme driftssikkerhet som på Gardermobanen for øvrig. Denne opprustingen består av 15-20 ulike tiltak, hvorav de viktigste er bl.a. nytt kontaktledningsanlegg, drenering, ballastrensing og nøytralisering. Flytogprosjektet overtar prosjektledelsen for disse arbeidene, som ble påbegynt i fjor vår, fra Region Øst.

- Enda er det mer. Publikumsadkomst og publikumsinfo Oslo S-Asker er betegnelsen på et delprosjekt som omfatter bl.a. nytt anviseranlegg og fiberkabel. Det skal også utføres ulike andre plattform- og adkomstarbeider på forskjellige steder, samt sporombygging ved verkstedet på Grorud knytta til vedlikeholdet av flytogene. Så vi blir ikke arbeidsledige framover, smiler Jørgensen.

Ressursutnyttelse

- Hovedhensikten med å samle alle disse arbeidene under ett er en optimal ressursutnyttelse slik at belastningen på det øvrige Jernbaneverket ikke blir større enn nødvendig i den hektiske perioden fram mot Gardermobanens åpning, forklarer han.

- Organisatorisk bygger Flytogprosjektet på det tidligere Samprosjektet, som var et felles løft mellom Baneservice og Utbygging. Dette betyr at Utbyggings medarbeidere fra Samprosjektet midlertidig overføres til Baneservice mens Flytogprosjektet pågår. I den mest hektiske perioden nå kommende sommer, regner vi med å nå en toppbemanning på mellom 200 og 250 mann. Dette tilsvarer omtrent den toppen som vi hadde på Samprosjektet i fjor, legger Jørgensen til.

Hjerteoperasjon

- Vi vil møte mange av de samme utfordringene som vi kjenner fra Samprosjektet, bare

at Flytogprosjektet i enda større grad vil kreve strømbrudd, linjebrudd, disponeringer og andre inngrep i togtrafikken. God planlegging og godt samarbeid med togdriftssiden vil være alfa og omega. Dessverre er hensynet til togdriften, som tilsier at mye arbeid må gjøres om natta, vanskelig å forene med naboenes ønske om nattero. God kontakt, informasjon og samarbeid med naboer og lokale myndigheter er derfor andre stikkord som vil være viktige for om vi lykkes, påpeker Jørgensen.

- Nå i oppstartfasen er den største utfordringen at vi holder på med en stor produksjon på Samprosjektet, samtidig som vi har et stort planleggingsbehov for resten. Vi vil nok trenge 2-3 måneder for å få alle bitene på plass, og pr. i dag har vi ikke kommet langt nok til å si med hånda på hjertet at alt er gjennomførbart innenfor tidsrammen. Mye avhenger av hvor mye som kan tillates av samtidighet med arbeider på flere steder. Brynsbakkene, Nationaltheatret, Skøyen - dette er jo selve hovedpulsåren for Jernbane-Norge, og vårt prosjekt blir nesten å regne som en hjerteoperasjon. Jeg håper vi skal greie det uten at det oppstår komplikasjoner, smiler prosjektsjef Knut Jørgensen.

OLAV NORDLI

- Arbeidslagene på Samprosjektet har blitt sammensveisede og effektive, og det er bra at ressursene nå holdes samlet i Flytogprosjektet, sier banearbeider Bjørn Rukke (t.v.) og formann Richard Krogvold i Baneservice, her fotografert på Lillestrøm stasjon.

NSB Baneservice ble opprettet *som* Jernbaneverkets entreprenør ved årsskiftet 1991/92 med Jon Frøisland (nåværende utbyggingsdirektør) som leder. Fra 1. februar 1996 ble lederjobben overtatt av Øyvind Solvang, spennende og inspirerende finnmarking fra Kirkenes. Kjøreveien oppsøkte Baneservice og Solvang som en opptakt til den nest siste presentasjon av våre hovedenheter.

"Bane*SERVICE* - først i sporet"

Selv om Solvang ser avslappet ut og har satt av god tid til å møte Kjøreveien, er det klart at det hviler et stort ansvar på hans brede skuldre og viktige organisasjon for tiden.

- Vi har to store utfordringer. Baneservice har et større produksjonsvolum enn noen gang, blant annet som følge av at vi skal utføre det meste av flytogrelatert jernbaneopprustning, utenom selve Gardermobanen. I tillegg har vi bestemt oss for gjøre et kraftig løft i retning av den nye visjonen "Bane*SERVICE* - først i sporet" som innebærer en omfattende organisasjonsutvikling. Således er både det store omfganget av produksjonen og organisasjonsutviklingen utfordringer for oss.

- Det er jo kjent at det har vært til dels store problemer med å få tilstrekkelig med frivillige fra regionene til å jobbe fra rigg i Oslo-området. Hvordan ser utsiktene ut nå?

- Vi er over kneika, og vi registrerer at de som har vært på slik jobb, gir positive tilbakemeldinger på sine hjemlige arbeidssteder. Dessuten er jo nå anleggstillegget på plass, og arbeidsforhold og betingelser tilstrekkelig kjent på forhånd. Så jeg forutsetter at det ikke vil bli nevneverdige problemer med å skaffe de ca. 125 som trengs i perioden 1.4. - 1.12. i år, svarer Solvang. Det kan oppstå problemer innenfor enkelte faggrupper, men vi får håpe at dette ikke får noe særlig omfang.

- Tilstrekkelige rammebetingelser

- I disse omorganiseringstider må det være tillatt å spørre om Baneservice skal skilles ut som eget selskap?

- For det første er det mange andre enn jeg som skal mene noe om dette. Personlig er jeg mer opptatt av rammebetingelsene enn av selskapsformen. Jeg er ikke det minste i tvil om at konkurranse vil bli en enda sterkere del av Jernbaneverkets og Baneservice´s hverdag etter at Gardermobanen er ferdig. Og hvis Baneservice skal være konkurransedyktig, må vi ha rammebetingelser på linje med dem vi konkurrerer med. Jeg mener vi har tilstrekkelig armslag under dagens vilkår, og at vi viser dette ved å vinne anbudskonkurranser. Men vi må til enhver tid bevise konkurransedyktighet i forhold til - ikke i fravær av -andre tilbydere. Monopol er en svinnende og upålitelig samarbeidspartner.

Nye holdninger

Øyvind Solvang er en overbevisende innselger av behovet for nye holdninger. Han mener Baneservice er godt i gang med å utvikle kunde/leverandør-relasjonen til erstatning for den gamle forvaltningsrollen. Baneservice har noe å selge som krever aktiv innsats fra organisasjonen.

- Vi kan ikke sitte og vente på at regionene skal komme til oss. Vi må drive aktivt salg, sier Øyvind Solvang. I den andre enden av det vi steller med, befinner det seg fysiske passasjerer og godskunder. Vår jobb er å bidra positivt til den kvalietskjeden som skal måles mot størrelser som komfort, punktlighet, pålitelighet, sikkerhet og informasjon mot markedet.

Det er ca. 450 fast tilsatte i Jernbaneverket Baneservice som Solvang er i gang med å samle til et lag av vinnere. *Først i sporet* er den dobbeltbunnede visjon man har som ledestjerne. I 1997 skal dette vinnerteamet produsere konkurransedyktig jernbane for i overkant av 600 mill. kroner.

Totalleverandør

Baneservice´s konsept om å tilby totalleveranser er som et ekko av Osmund Uelands ønsker for Jernbaneverket. Basert på avdelinger for elektro, bygg/bane, maskinsentral og flytogrelaterte prosjekter, ønsker Baneservice å være en totalleverandør av maskin- og entrepenørtjenester til spor-, kontaktlednings- og signalanlegg for jernbane i Norge, m.a.o. for alt som har med overbygning å gjøre.

Markedstilpasset kapasitet

Baneservice går inn for å bygge opp en såkalt "markedstilpasset kapasitet". Solvang innrømmer at det har vært noen diskusjoner med personalet på dette punkt, men mener at det klart er galt å skape usikre arbeidsplasser basert på tilfeldige produksjonstopper.

- Vi bygger opp en fast styrke basert på et volum vi kan forsvare som sikkert. Ved hjelp

■ Øyvind Solvang - født i Kirkenes for 37 år siden.
■ Sosialøkonom med meget variert yrkeserfaring.
■ Har vært freelance journalist i avis og startet reklamebyrå i Kirkenes.
■ Han har erfaring fra markedsføring som markedskonsulent i Bergen Bank.
■ Kjenner transportbransjen både til lands, til vanns og i luften, fra toppstillinger i flyselskapet Norving; Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskab og fra NSB og Jernbaneverket.
■ Hos oss var han økomiansvarlig i NSB Bane i 2 år før han gikk til sjefsstolen i Baneservice.
■ Bor med kone og to barn i Ski ved Østfoldbanen og ser trass i en slem vinterforkjølelse ut til å trives forbasket bra.
■ Selv om det har foregått en omfattende og involverende prosess omkring visjonen som samler Baneservice, er vi ikke det minste tvil om at Øyvind har bidratt meget sterkt til at Baneservice´s lille grå håndbok prydes med:"Bane*SERVICE* - Først i sporet."}

av innleie fra regionene - eventuelt ved hjelp av eksterne - kan så produksjonstoppene tas.

Myter avlivet

"Målevogn P" har også vært kjørt i Baneservice med meget sterk oppslutning rundt spørreundersøkelsen. Svarene har sterkt bidratt til å avlive en del myter om forholdene i denne enheten. Mens det har vært antatt at så godt som alle ville foretrekke å arbeide i en region framfor i Baneservice, er det bare 18 % som bekrefter en slik antagelse. 48 % svarer nei og 35 % vet ikke. Videre er det bare 7 % som stadfester at mobiliteten er en belastning, og kun 14 % som finner pendlingen negativ.

- Men Baneservice får den samme gjennomgående kritikk som resten av Jernbaneverket for svak kommunikasjon og lite av involvering og medinnflytelse, sier Solvang. Også våre ledere får på pukkelen for at de ikke hører på og ikke tar hensyn til sine underordnede, så vi har en del å gjøre i kjølvannet av "Målevogn P", sier Solvang.

- Ja, så er vi enige da om planene og målene! Jernbanedirektør Magne Paulsen og Øyvind Solvang undertegner avtalen for 1997.

Informasjon og lederopplæring

I fjor sommer var den "nye" lederen av Baneservice og jobbet på sporet 1 uke. Det var ikke for å bli lagt merke til - *Kjøreveien* var f. eks. ikke orientert - men for å gjøre seg kjent med medarbeidere og med jobben. Solvang påstår at han på nordlendingers vis også da var direkte i sin tale, rett fra levra så å si. Det hjalp ikke å spørre Solvang om råd og beslutning - den vanlige sjefen var sjef også for Øyvind ute på Høvik der man forberedte for ballastrensing. At han skal ut en uke også i år, er bestemt, men hvor han skal, får vi ikke vite.

Ukesjobben er nokså talende for en leder som setter informasjon i høysetet, og Solvang tar tilbakemeldingene fra "Målevogn P" på dette punktet meget alvorlig.

- Jeg legger opp til å møte alle mine medarbeidere 2 - 3 ganger pr. år. De 90-talls lederne skal vi oppvarte spesielt framover gjennom et lederopplæringsprogram både for å utvikle arbeidsgiverholdninger og for å styrke leverandørholdningene, avslutter Øyvind Solvang i et møte med:

Tekst & foto: REIDAR SKAUG HØYMORK

JERNBANEVERKETS

Jernbaneverket er bare noen timer gammelt når Eeg-Henriksens folk monterer bjelker over Gjøvikbanen som den nye brua skal gli på.

Ettter 95 års tjeneste hadde fagverksbrua som fører Alnabanen over Gjøvikbanen på Sinsen, gjort jobben. Natt til fredag 29. november ble den heist av landkarene og fjernet. I løpet av helgen ble en ny bru skjøvet på plass i åpningen etter den gamle. Det første prosjektet under ledelse av Jernbaneverket var fullført.

Utskiftingen fant sted mindre enn en måned etter at en lignende bru over Hakadalselva ble skiftet ut. De to operasjonene hadde mye til felles, men det var også vesentlige forskjeller. En av dem var at man ikke hadde naboer å ta hensyn til langs Hakadalselva. Det hadde man i rikt monn på Sinsen.

Bruarbeidet hadde store konsekvenser for trafikken både på Alnabanen og Gjøvikbanen. Det var derfor helt uaktuelt å innstille arbeidet om nettene. Med maskiner i arbeid hele natten på en høy fylling like ved en rad med boligblokker måtte støyen bli uakseptabel for lydvare mennesker. Bane Region Øst som fremdeles hadde ansvaret da arbeidet ble igangsatt, så ingen annen mulighet enn å tilby hotelloppholds på NSBs regning de aktuelle nettene. Noen av beboerne takket for tilbudet og sov for til sammen 20 000 kroner. Det kunne blitt atskillig dyrene hvis det hadde bodd mange lydvare mennesker på Sinsen.

Stille bru

For de mest lydvare må nybrua være svært kjærkommen. På den gamle brua var svillene boltet fast til tverrbærerne. Det kreves ikke mye fantasi for å tenke seg hvor mange decibel som ble produsert da godstogene rullet over brua natterstider. Brua som erstatter den, har også et stålfagverk som bærende konstruksjon, men skinnegangen ligger i et betongtrau med med plass for gjennomgående ballast. Nå produserer ikke togene mer støy når de passerer brua enn når de går over fyllingene på hver side.

Den er prosjektert av Ingeniørtjenesten og bygget av Eeg-Henriksen. Byggearbeidet ble igangsatt 10. august i fjor. Første oppgave var å utvide landkarene. Den nye brua er bredere enn den gamle for å gi plass for lasteprofil A 96. Følgelig måtte også landkarene bli bredere.

Rundbuer

De opprinnelige landkarene besto av tørrmurer bygget av granittblokker. Tilvekstene ble støpt i betong. For at det ikke skulle bli altfor stygt, ble det tilsatt 25 kg jernoksyd pr. kubikkmeter betong. Dette var tilstrekkelig til å gjøre betongen svart, slik at den ikke skiller seg så mye fra granitten.

Det ble også tatt estetiske hensyn da fagverket ble prosjektert. Den gamle brua hadde tilnærmet buet fagverk, men det ble brukt rette bjelker i overgurtene, slik at buene ble taggete. På den nye brua er det brukt valsete stålbjelker som gir overgurtene en ordentlig bueform. Slike bjelker viste det seg å være vanskelig å få tak i her i landet, så Eeg-Henriksen fikk dem levert Danmark. Fagverket er malt med samme grønnfarge som er brukt på de nye bruene i Drammen.

Byggingen av selve brua begynte 15. november. Nybrua kunne ikke bygges parallelt med den gamle, slik man gjorde da brua over Hakadalselva ble skiftet ut. Da hadde man sperret Gjøvikbanen. I stedet ble den bygget på stålbjelker ved siden av fyllingen som leder inn mot brustedet. Oppå stålbjekene var det et lag med teflon for at brua skulle gli lett.

Tyngre enn ventet

Før den nye brua kunne skyves på plass, måtte den gamle fjernes. Det var ikke helt enkelt. Først måtte man kutte noen bolter som ikke fantes på tegningne. Da brua var løs, viste det seg at den veide 56 tonn, ikke 45 tonn slik man hadde trodd. Mobilkranen hadde likevel løftekapasitet nok til å ta den, men ikke motvekt nok til å legge bommen langt ut. Dermed måtte brua settes ned like i nærheten. Den mest praktiske løsningen ble å sette den ned halvveis inn på en tennisbane.

FØRSTE PROSJEKT

Natt til mandag er nybrua nesten framme, men det gjenstår ennå atskillig arbeid før begge sporene på Gjøvikbanen kan åpnes.

For gjerdet som skilte tennisbanen fra omverdenen, ble følgene katastrofale.

Godstogene på Alnabanen kunne ledes om Drammen den tiden brua var borte. Verre var det med passasjertogene på Gjøvikbanen. For dem var det ingen alternative reiseruter, så banen måtte holdes åpen så lenge som mulig. Etter at rushtrafikken hadde passert fredag morgen, ble det ene sporet stengt i nærmere seks timer. Tiden ble brukt til å begynne å pigge bort toppen på landkarene for å få plass til nybrua. Før ettermiddagsrushet ble begge sporene igjen åpnet, men bare fram til klokken 17. Fra da av gikk trafikken vekselvis på nordgående og sørgående spor til banen ble helt stengt kl. 3 natt til søndag.

Pilarer i skinnegangen

Tiden fram til stenging ble blant annet brukt til å skyve nybrua 6 meter sidelengs slik at den kom inn på Alnabanens trasé. Skinnegangen var da fjernet, og brua ble plasset på to langsgående betongbjelker som var støpt før banen ble kuttet. Bjelkene som lå på hver side av skinnegangen, var fundamentert på stålpæler som var slått gjennom ballasten til fjell. På disse ble brua trukket fram til åpningen. For at brua skulle gli lettest mulig, var det innstøpt stål i betongbjelkene. Oppå stålet var det teflon.

Etter at Gjøvikbanen ble stengt, ble det montert stålbjelker over åpningen etter den gamle brua i forlengelsen av betongbjelkene. Midlertidige pilarer plassert i skinnegangen støttet bjelkene så de ikke skulle gi etter når den 268 tonn tunge nybrua kom glidende.

Lanseringen av brua ble utført ved hjelp av fire jekker. Det ble en mer tidkrevende operasjon enn ventet. Det skyldtes blant annet mangelfull styring. Lanseringen måtte avbrytes flere gangen for å justere kursen til brua. Etter en del justeringen bestemte entreprenøren seg for å sveise tapper på støttebeina som brua lå på under flyttingen. Hensikten var at brua skulle følge bjelkene. Etter at tappene kom på plass, gikk det bedre.

Likevel klarte man ikke å hindre forsinkelser. Etter planen skulle begge sporene være klare før togtrafikken kom i gang mandag morgen. Slik gikk det ikke. Man måtte nøye seg med ett spor. Først ett døgn etter den opprinnelige fristen var Gjøvikbanen igjen helt intakt.

Tirsdag kveld kunne trafikken også settes på Alnabanen. Stengingen av banen fikk konsekvenser for arbeidet med å utbedre av Drammenbanen. Med mange ekstra godstog på banen måtte nattarbeidet innstilles flere netter.

Skal stå i 100 år

7,5 millioner kostet det å erstatte den tilårskomne brua. I denne summen er alt inkludert, også prosjektering. Prisen er i overkant av det man regnet med på forhånd, men den kunne fort blitt atskillig høyere. Anleggsbransjen har gode tider, og interessen for dette lille oppdraget var ikke særlig stor. Bare to anbydere fant det bryet verdt å gi pris. Den andre var PA Entreprenør, som ga et anbud som var hele tre millioner høyere enn Eeg-Henriksens.

Erlend Nødtvedt har ledet prosjektet. Han har også hatt byggeledelsen samme med Henning Bråtebæk. Begge representerer nå Jernbaneverket Region Øst.

Brua er 24 meter lang målt på midten. Men fordi den passerer Gjøvikbanen i veldig spiss vinkel, blir ytterpunktene på brua mye lenger. Største lengde er 39,2 meter. Brua har en forventet levetid på 80-100 år.

Gammelbrua ble overtatt av entreprenøren, som solgte den videre til en skraphandler for 28 øre pr. kg. Den nye eieren har for lengst partert og fjernet den. Nytt gjerde rundt tennisbanen er sannsynligvis på plass før tennissesongen begynner.

Tekst &foto: ANDERS HAAKONSEN

Arbeidene som startet i slutten av november på Skien stasjon, er kommet godt i gang. Det skulle bare mangle, for blant annet vedlikeholdshallen, administrasjonsbygget, driftsbanegården og plattformene skal stå ferdig til sommeren.

Her sprøytes betong ned fundamentet for den ny vedlikeholdshallen i Skie

Full fart på Skien stasjon

Ja, byggetiden er svært kort. Vi bygger for ti millioner kroner i måneden. Ti millioner er jo relativt, men for et anlegg av denne størrelsen går det virkelig unna, opplyser prosjektleder Odd Hofseth.

Omfattende arbeider

Et av de mange punktene i NSB BAs rasjonaliseringsprogram er å vedlikeholde togene i deres naturlige driftspauser. Som et av endepunktene i Inter City-triangelet Lillehammer/Halden/Skien var Skien det naturlig stedet å bygge en hall for 1.linjes vedlikehold. Med en lengde på 232 meter blir hallen den største bygningen på stasjonsområdet. Gjennom vedlikeholdshallen skal det gå to spor; i nordenden av hallen blir verksteddelen med heisekraner og løftebukker plassert. Inntil vedlikeholdshallen skal det oppføres et administrasjonsbygg i to etasjer. Første etasje er beregnet på verksted og lager, mens andre etasje inneholder møterom og kontorer. Vedlikeholdshallen og administrasjonsbygget skal stå ferdig 1. juli i år.

I tillegg til Effekt 600-prosjektet kommer arbeidene for å bygge om og rehabilitere togspor, publikumsadkomst og driftsbanegård. Sporkomponentene er til dels nedslitte eller ukurante og trenger enten rehabilitering eller utskifting. Alle elektroinstallasjoner skal skiftes ut. Der hvor spor 5 nå ligger, kommer den nye 250 meter lange hovedplattformen. Helt i øst på stasjonen kommer en egen plattform for Bratsbergbanen. For å sikre rasjonell drift med færrest mulig feil er det lagt opp til en driftsbanegård som ligger adskilt fra det øvrige sporsystemet i stasjonen. Den nye driftsbanegården får til sammen 3600 meter spor fordelt på ni spor, vedlikeholdshall og uttrekkspor. Driftsbanegården og plattformene skal etter planen avleveres 1. juli. Til sammen koster arbeidene på Skien stasjon om lag 220 millioner kroner inklusiv mva.

Snart over bakken

Tida fram til nå har gått med til å rive gamle skur, spor og installasjoner. Utgravinga for vedlikeholdshallen og administrasjonsbygget er avsluttet, og arbeidene med å lage fundamentene og den tekniske kulverten er kommet langt av gårde. Den tekniske kulverten som ligger under selve vedlikeholdshallen, skal blant annet huse hovedkanalene for innblåsingsanlegget. Her skal også vann- og kloakkanlegg og andre tekniske installasjoner ligge. I slutten av januar vil veggene begynne å reise seg opp av bakken.

Aktiviteten økes ytterligere

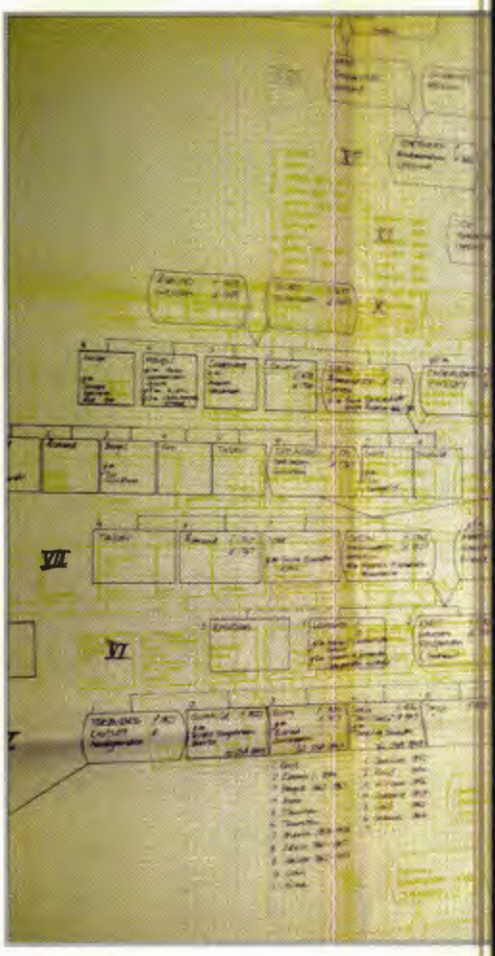
- For oss som byggherre var det viktig å flagge en aktiv holdning til HMS-arbeidet, sier Odd Hofseth. Det gjorde vi allerede under kontraktsarbeidene. I tillegg til de pålagte forskriftene utarbeidet vi selv visse regler som for øvrig er kontraktsfestede, forteller han.

-Det var Veidekke som fikk entreprisen på vedlikeholdshallen og administrasjonsbygget som sysselsetter omtrent 50 mann. Men aktiviteten kommer til å bli ytterligere intensivert i løpet av kort tid, avslutter Odd Hofseth.

Ronald Holmstrøm

-I Ungdomstida heime i Seljord fraus eg på ryggen av felespel, rosemåling, treskurd og kveding. Eg hadde rett og slett heile Telemarkskulturen langt uppe i halsen, sier Ole Bjørn Bringa (40), og kikker alvorlig på meg bak runde brilleglass. Men, eg hev jo vorte klokare med åra, då veit du, smiler prosjekteringslederen, som siden 1988 har brukt store deler av fritida på slektsgransking. Og det hele startet med en vellykket ferietur til USA.

Slekt følger slekters gang



Slektsgransking stadig mer populært

Hvordan står det til med interessen for slektgransking i Norge, statsarkivar Harald Hals?

-Her på Statsarkivet merker vi en stadig stigende interesse for slektsgransking. I 1996 registrerte vi 3.864 besøkende totalt, og mer enn 2.000 av disse kom i ens ærend for å granske kirkebøker i slektsgranskingsøyemed.

-Hva tror du er årsaken til den økende interessen?

-Det virker som folk har et økende behov for å søke tilbake til egne røtter som et ledd i å finne ut mer om sin egen identitet og bakgrunn. Dessuten er slektsgransking blitt mer kjent blant folk, ikke minst takket være kursene som går i regi av Friundervisningen. Vi har dessverre ikke kapasitet til å hjelpe folk med å finne frem i arkivene, men vi arrangerer slektsforskerdager 3-4 ganger i året, avslutter statsarkivar Harald Hals.

Det stemmer, jeg dro blant annet til Bainbridge Island i nærheten av Seattle. Det var her grandonkelen min, Olav Meaas slo seg ned etter at han utvandret til Amerika. Fra Olavs advokat fikk jeg overlevert hans samling av gamle brev, dokumenter og bilder, og det var dette materialet som ga meg lyst til å finne ut mer om forfedrene mine, forklarer Ole Bjørn, og legger til at han også fikk tollekniven og lommeuret som Olav hadde med seg da han reiste fra Telemark i 1926.

-Hvordan organiserer du slektsgranskingen?

-I første omgang er målet å finne ut mest mulig om mine besteforeldre, oldeforeldre, tippoldeforeldre og deres søsken, og jeg prioriterer såkalte primærkilder. Gjerne eldre mennesker, sier Ole Bjørn, og legger til at han bruker videokamera når han farter rundt og intervjuer folk. Den første jeg intervjuet på denne måten, var forresten faren min. Det skjedde kort tid før han døde i 1995, sier Ole Bjørn, som ikke legger skjul på at han setter ekstra stor pris på nettopp dette opptaket.

-Hvordan blir du mottatt når du banker på døra hos nære og fjerne slektninger og fyrer løs med nærgående spørsmål om gamle dager?

-Og du veit, eg er høvisk i framferdi mi, og dessuten pratar eg Seljordsmål, ler Ole Bjørn. Spøk til side. Jeg har erfart at de fleste setter pris på å bli kontaktet, og at noen lytter til det de har å fortelle. Mange føler kanskje at de bidrar til noe som er betydningsfullt. Og det gjør de i aller høyeste grad, sier Ole Bjørn, som også er glad for at andre i slekta setter pris på innsatsen han legger ned på fritida.

-Andre kilder til kunnskap og innsikt?

-Jeg har jo pløyd Seljordssoga fra perm til perm en rekke ganger, og denne soga som har fokus på gardshistorie har vært til stor nytte i arbeidet, sier Ole Bjørn, som ellers kan avsløre at en revidert og utvidet utgave av Seljordssoga er på beddingen.

Kirkebøker på mikrofilm

Noen turer innom Riksarkivet i Oslo har det også blitt på slektsgransker Bringa. Der har de nemlig kopier av alle kirkebøkene i Norge på mikrofilm. Disse bøkene er av uvurderlig betydning for enhver slektsgransker. Det gotiske skriftspråket kombinert med slaskete håndskrift og dårlige fjærpenner, gjør imidlertid at kirke-

Min hobby

Kjøreveien planlegger flere artikler om fritidssysler blant ansatte i Jerbaneverket. Harry Korslund tar gjerne imot tips fra leserne om artige, spennende eller spesielle hobbyer. Ring tlf nr 23 15 22 01

-Slektsgransking er tidkrevjande, men jammen er det morro au!. Ole Bjørn Bringa ser slekta på veggen.

bøkene kan være vanskelig å tyde. -Men øvelse gjør mester, sier Ole Bjørn, som anbefaler Friundervisningens kurs i slektsgransking for alle interesserte. -Det blir nok mer gransking av kirkebøker etter hvert, sier Ole Bjørn, og legger til at Seljord Sparebank vil gi ham et mikrofiche-apparat som gjør at han på sikt kan sitte hjemme og studere mikrofilmer i fred og ro.

Prester og slåsskjemper i slekta

-Slektsgransking er og blir en hobby for meg, og jeg er på ingen måte noen ekspert på området, sier Ole Bjørn beskjedent. Det er fullt mulig han har rett i det, men vi lar oss likevel imponere over det han har funnet ut i åras løp. Som f.eks. at slektsgarden Meaas har vært i familiens eie de siste 10 generasjoner. Dette er heller uvanlig. Det er nemlig slik at de fleste gårder som regel har vært gjenstand for kjøp og salg flere ganger opp gjennom historien, forklarer Ole Bjørn.

Granskingen har også avdekket en og annen slåsskjempe på morssiden. Verst i så måte var kanskje Lavrants Meaas som på folkemunne gikk under navnet Vonde-Lavrants. Historien vet å fortelle at Vonde-Lavrants ble grundig banket opp av selveste sokneprest Zacharias Skanke en søndag på slutten av 1600-tallet. Ifølge sagnet tok Skanke, som også er en av forfedrene til Ole Bjørn, men på farssiden, av seg kappen, la den på ringmuren rundt kirken, og med følgende melding skred han til verket. "Der ligger presten, og her har du manden". Mye tyder på at Vonde-Lavrants aldri tok lærdom av denne leksjonen. Han døde i hvertfall i 1717 som en følge av skadene han pådro seg etter et formidabelt slagsmål i Skien.

-Hva er drivkraften bak slektsgranskingen?

-For mitt vedkommende er det først og fremst et utslag av historisk interesse, sier Ole Bjørn. Slektsgranskingen er mitt bidrag til at slektshistorien ikke går i glemmeboken, men holdes levende og kan videreføres til kommende slekter. Dessuten er det mer spennende enn mange kanskje tror, sier Ole Bjørn, og forsøker å overbevise meg om at selv ikke den mest spennende action-filmen kan måle seg med slektsgransking.

-Hva med videre planer?

-På sikt har jeg planer om å utgi resultatene av granskingen i form av slektshefter i tekst og bilder, men det gjenstår mye arbeid før jeg kommer så langt. Én ting er i hvert fall sikkert. Jeg kommer til å fortsette med slektsgransking i mange år ennå, sier Ole Bjørn som mest av alt håper å få tak i et bilde av oldefar Tore Tovson Meaas. Han har vært ute med etterlysninger både i Varden og i Bø Blad, og dersom lykken, slik den pleier å gjøre, står den kjekke bi, går nok også dette i orden for hobbygransker Bringa.

Tekst og foto: HARRY KORSLUND

D•I•A•L•O•G

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

ANSVARLIG REDAKTØR:

Jernbanedirektør Magne Paulsen

REDAKSJON:

Reidar Skaug Høymork (redaktør), linje 51770

Olav Nordli, linje 52091

Sven Goll, linje 53466

Lone Christensen, linje 54409

UTGITT AV:

Jernbaneverket, 0048 OSLO

OPPLAG: 5.200

Layout:

INFOproduksjon, Arne Eidal Braathen

Trykk:

Grafmont AS, Oslo

Distribusjon:

Kontortrykk, linje 51062/3

Nyttige info-telefoner i Jernbaneverket:

Direktoratet

Reidar Skaug Høymork	(23 1) 5 17 70

Region Øst

Sven Goll	(23 1) 5 34 66
Lone Christensen	(23 1) 5 44 09

Region Sør

Arne Habberstad	(32 2) 7 55 80

JBV Utbygging, Oslo

Olav Nordli	(23 1) 5 20 91
Harry Korslund	(23 1) 5 22 01

JBV Utbygging, Drammen

Ronald Holmstrøm	(32 2) 7 57 98

Jernbaneverket

Arne Habberstad til Region Sør

Arne Habberstad (53) er ansatt som ny medarbeider i Jernbaneverket Region Sør, med ansvar for informasjon og samfunnskontakt.

Arne har vært ansatt i NSB siden 1962. Han har bred driftserfaring og ledererfaring som personalleder, områdesjef, trafikksjef, ekspresstogsjef samt vært ansvarlig for samordning av informasjon på tvers av funksjonsgensene. Han gikk over til Jernbaneverket fra stilllingen som salgsområdesjef i Persontrafikk, Drammen.

Habberstad har også lang og bred organisasjonserfaring utenfor NSB, hovedsakelig i forbindelse med politisk og faglig arbeid.

Region Sør omfatter 6 fylker med ca. 1.2 mill. innbyggere som har ca. 35 aviser innen sitt område. NRK har 5 distriktskontorer som Arne skal betjene, i tillegg til at det fins 6 lokale TV-stasjoner og ca. 35 nær-radioer i nedslagsfeltet for Region Sør.

Regionen står foran store oppgaver som modernisering av Vestfoldbanen, ny trasé Larvik - Eidanger, sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, samt videre planlegging av Ringeriksbanen.

Det finnes således masser av interessante oppgaver og utfordringer for en garvet jernbanemann med sans for informasjon ut fra ståsted: Jernbaneverket.

Velkommen på infolaget, Arne!

OVERFØRING AV TKP

Planmessig i Region Sør

I Region Sør er i alt 92,5 årsverk togekspeditørtjeneste overført fra Persontrafikk i NSB BA til Jernbaneverket. Lederne for togekspeditørene er også tilsatt og i full gang. Lederne i de tre togekspeditørsonene er:

Sone 1: Per Olav Gjerden
Sone 2: Gunnar Pedersen
Sone 3: Henning Kjeldsen
Alle tre er tidligere stasjonsledere i Persontrafikk

Lokalt Takk til... DIALOG Jeg mener Forslag Hvorfor?

SELGES

AO-PLOTTER

HP-Draftsmaster og A1-plotter MUTOH XP-500 rimelig til salgs. Begge i utmerket stand.
Henvendelse til JRS/TI ved Tore Furru, tlf 75822

Gode kolleger i Jernbaneverke

At 1998 blir det store jernbaneår, er blitt sagt og skrevet så mange ganger at jeg tror det sitter. Men grunnlaget for den suksessen vi skal oppleve neste år, blir skapt i 1997. Det gjelder både det viktige arbeidet som pågår med Norsk jernbaneplan, og det gjelder alle de fysiske arbeidene som blir gjort i og langs sporet for at Gardermobanen og flytogrelaterte prosjekter skal følge fremdriftsplaner og budsjetter.

Mens vi tidligere har opplevd at NSB Bane har "brent inne med" ubrukte midler, kan Jernbaneverket vise til nærmest hundre prosent sammenfall mellom regnskap og budsjett for 1996. Den taktøkning som ble vist ut over høsten, røper stor fleksibilitet og en evne til å produsere som gjør at ingen kan foreslå lave rammer fordi vi ikke kan bruke opp høye. Så får vi sammen overbevise politikerne om at det er "Høy ramme" fra vårt innspill til jernbaneplan som har livets rett, og som Norge trenger.

Jeg er glad for at *Kjøreveien* har gått inn på å presentere de ti områder som NSB BA må lykkes på, og å sette dem inn i sammenhenger som er relevante for Jernbaneverkets virksomhet og ansatte. Selv om Magne Paulsen har omtalt omstillingsbehovet i tilknytning til *utvikling og omstilling* et annet sted, vil også jeg si noen ord om omstilling som ligger meg på hjertet.

Vi må sørge for at omstilling blir en del av den daglige jobb, og at dette blir sett på som noe positivt. Det er også viktig at vi ligger i forkant av utviklingen og

Dette mener andre om *Kjøreveien:*

RING MEG om saker som angår deg!
- sier informasjonsansvarlig i Jernbaneverket, Reidar Skaug Høymork

"Dette er godt produkt der innholdet fint vil bidra til å nå ledelsens mål med bladet, ikke minst fordi det kommer ut såpass hyppig. Bladet satser på en skikkelig hovedsak, mens det ellers inneholder annet variert stoff".

Slik lyder den profesjonelle juryens dom i uttalelse om *Kjøreveien*, som nærmest ble etteranmeldt til konkurransen om "Årets bedriftsavis" for 1996

Vi hadde ærlig talt ikke regnet med å vinne, og vi synes vurderingen er svært så positiv etter få nummers oppstart i 1996. Juryen finner på pluss-siden at bladet har interessante saker og får fram mangfoldet i virksomheten. Den mener videre at bladet bidrar til å øke fellesskapsfølelsen i bedriften, og synes portretteringen som skaper nærhet, er bra.

På forbedringssiden antydes ønsket om større bredde, f. eks. ved å presentere flere ansikter som miniportretter eller "fem på gaten". Juryen finner også at billedbruken er tradisjonell og foreskriver større kreativitet som resept for bedre presentasjon av fagstoffet. "Det blir mange anleggsområder og stasjonsbygninger i stedet for mennesker", lyder dommen på dette punkt.

"Bladet kan etter vår mening godt friskes opp layout-messig. Dette kan enklest gjøres med kortere saker, variasjon i tittelbruken og litt flere farger." Slik slutter vurderingen fra Informasjonsforeningens bedriftsavisjury.

Farger har vi respondert på. Om forandringen i layout er tilstrekkelig til å karakteriseres som oppfrisking, får leserne vurdere. Kortere saker er så avgjort mangelvare også denne gang. Men redaksjonen føler at bredden i stoffet er ivaretatt. Det som til sjuende og sist likevel teller mest, er at leserne får lyst til å lese bladet og faktisk gjør det. Og for n-te gang anmoder vi om reaksjoner fra - nettopp DEG på dette punkt.

REIDAR SKAUG HØYMORK

DEBATT
Si din mening i Kjøreveien

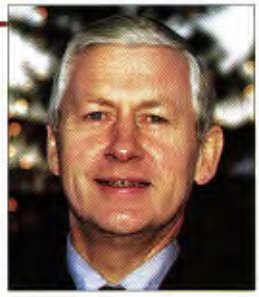


Foto: Kari-Sofie Jenssen

beholder initiativet selv.

Den nye vedlikeholdssystematikken med tungt, streknings-vist vedlikehold er et eksempel på en omstilling i forkant av eksterne krav. Vi konsentrerer arbeidene og ulempene, vi informerer våre kunder skikkelig om hva, hvorfor, og de positive virkningene etter at arbeidene er ferdige, og vi utfører arbeidene så raskt og kostnadseffektivt som overhodet mulig. Jeg er sikker på at regionale produksjonsenheter vil være i stand til å tilby komplette, konkurransedyktige løsninger i forhold til eksterne tilbydere, og totalentrepriser vil vi tilstrebe overalt der det er praktisk mulig.

"Målevogn P" har i 1996 lagt et grunnlag for en videreutvikling av Jernbaneverkets organisasjon til å bli et enda bedre sted å jobbe i. Jeg har registrert en gjennomgående og overbevisende trivsel som understrekes av et meget lavt sykefravær.

Jeg gleder meg over de muligheter vi sammen har og til et nytt og viktig arbeidsår.

Vennlig hilsen
Osmund Ueland
adm. direktør i Jernbaneverket

Vi må lykkes med 10

Utvikling og omstilling

Det er en ørliten endring denne gang i overskriften til denne spalten - for øvrig det siste innslaget i rekken. Mens det tidligere har stått *NSB* må lykkes med, har jeg erstattet NSB med *Vi*. Det illustrerer vår overgang til Jernbaneverket, men det angir også at NSB BA og Jernbaneverket står sammen om og på et felles suksessgrunnlag. De 10 suksessfaktorene som gjaldt hele NSB, gjelder selvsagt fortsatt i Jernbaneverket.

Forskjellen i organisasjonsform gjør ingen skilnad i kravet om utvikling og omstilling. Kampen om samfunnets midler er sterk, og Stortinget gir ikke ved dørene. Det blir derfor stilt krav om at de penger som forvaltningsorganet Jernbaneverket får til drift, fornyelse og utbygging av jernbanenettet, blir brukt så effektivt som overhodet mulig. Det gjør at vi konstant må være på jakt etter nye måter å gjøre gamle ting på. Vi må følge med i den teknologiske utvikling; vi må ta bedre vare på de ideer og løsninger som utvikles av personalet, og vi må hele tiden stille oss selv spørsmålet om vi organiserer arbeidet vårt på den beste måten.

Eksempler på ting som alt er vedtatt innen disse rammene, er en vitalisering av forslagsordningen og innføring av et skille mellom produksjon og forvaltning ute hos banesjefene. Det at vi alle er mentalt innstilt på at behovet for omstilling er en del av Jernbaneverkets virkelighet, er særdeles viktig å ha med seg i hverdagen. Omstilling kan ofte være avgjørende for hvor konkurransedyktige vi er i pris på det vi skal utføre, og det kan ikke være noen tvil om at konkurransen bare vil øke. Rett nok er vi monopolister ut fra helt spesiell kompetanse på noen områder, men en rimelig sikker prognose er at disse områdene vil bli færre, og at konkurransefeltet vil øke. Hvis vi vil beholde arbeidspådrag innen Jernbaneverket, er derfor utvikling og omstilling uomgjengelig nødvendig.

La meg likevel til slutt komme med et lyspunkt for det nye år. Vi har vært med i et UIC-prosjekt der kostnader ved utbygging av jernbanens infrastruktur er blitt sammenlignet i seks land. Dette viser at Norge kommer meget godt ut fra sammenligningen som inkluderer store jernbaneland som Frankrike, Nederland, Belgia og Sveits. Resultatene skal vi presentere i et et senere nummer av Kjøreveien, men vi kan allerede nå slå fast at moderne jernbanebygging skjer kostnadseffektivt hos oss.

Det er derfor også av denne grunn fornuftig av regjering og Storting å satse på investeringsmidler til Jernbaneverket både for de neste 4 og for hele 10-årsperioden som neste jernbaneplan omfatter. Men hvem som skal bygge for disse pengene, fordelingen av oppdrag mellom Jernbaneverket og eksterne firmaer, vil ikke minst bli bestemt ut fra effektivitet og konkurranseevne.

Utvikling og omstilling blir derfor en helt nødvendig øvelse for det nye Jernbaneverket.

Magne Paulsen

Deltakere: Kjell Kristiansen, Linjen, Kongsvinger; Odd M. Olsen, Linjen, Oslo S; Kjell A. Stuve, Linjen, Roa; Stein R. Prang, Linjen, Sarpsborg; John V. Lier, Linjen, Ski; Willy Jønsberg, Linjen, Hamar; Odd Martinsen, Signal, Kongsvinger; Per A. Thanem, Signal, Lillestrøm; Joar Olafsen, IT/Tele, Oslo S; Jon K. Bøe, IT/Tele, Oslo S; Alf Olsen, Strømforsyning, Ski; Stein A. Olsen, Strømfors., Sarpsborg; Terje Bjørklund, Strømfors., Kongsvinger; Rune Christensen, Strømfors., Oslo S (Lillestrøm).

Lederutvikling på høyt plan

14 interesserte og våkne kursdeltakere satt som tente lys i siste akt av strekningslederprogrammet som ble avholdt på Lyngnasæter på Hadeland. Mens vinterkulden herjet i landskapet, kunne temperaturen i lokalet bli ganske høy. Dagens tema: kultur og trivsel, forelest av Thor Brækkan, banesjef.

Deltakerne blir stilt overfor problemstillinger på det mellommenneskelige plan, og Thor Brækkan stiller hele tiden spørsmål om kulturen og holdningene i bedriften. Det blir servert gruppearbeid og gjennomgang i plenum. Det er nok noen som føler ubehaget krype opp over ryggen når spørsmål som: lederatferd kontra holdninger hos personalet, hvordan gi konstruktiv kritikk og hvordan takle konfrontasjoner, blir stilt.

Stekningslederne som er til stede, kommer fra Linjen, Signal, Strømforsyning og IT/Tele. Gjengen virker sammensveiset, har funnet tonen og noen å diskutere sine problemstillinger med. Strekningsledere er stort sett alene når de er på jobb. De har ingen i sin hverdag å diskutere eller jobbe sammen med på samme nivå. Det er en ensom jobb hvor avgjørelser må tas på egen hånd med de få midlene som er tilgjengelige. Strekningslederprogrammet er en god begynnelse, og det er entusiasme å spore hos deltakerne.

Strekningslederprogrammet

Strekningslederprogrammet ble til etter en modell laget i Jernbaneverket Region Nord. Leder for konseptet, Patricia Blackwell, har jobbet iherdig for å sy sammen programmet som ble presentert for ledergruppen i Jernbaneverket Region Øst i august 1996. Siden den tiden har to program blitt vellykket gjennomført. Programmet består av tre samlinger à tre, fire og fire dager, med minst en uke mellom hver samling.

Deltakerne skal ha fått kunnskap i følgende områder etter kurset:

Bedriftens ledelsesprinsipper og nøkkelverdier
Samarbeid og kommunikasjon
Strekningsledermodellen - hva innebærer den?
Personalbestemmelse
Økonomi, innkjøp
Kvalitet

Det legges stor vekt på egenaktivitet i prosessen. Programmet er også en kanal for meningsutveksling og for drøfting og løsning av daglige problemstillinger.

Hvilke forventninger hadde du til kurset, Jon Kjetil Bøe, IT/Tele, Oslo?

-Mine forventninger til kurset var at det skulle være matnyttig, og at det var noe nytt vi kunne ta med oss og bruke senere.

Fikk du innfridd dine forventninger?

-Ja. Kursinnholdet er veldig bra, men enkelte ting er ikke så aktuelt for oss på IT/Tele som for dem fra Linjen.

Synes du det er viktig å utdanne ledere?

-Ja, absolutt! Ledere må lære teknikker for å håndtere situasjoner i hverdagen. Det er ikke bare å ansette en leder uten skolering.

Kan du dra nytte av det du har lært?

- Ja, ved en videre oppfølging med ny samling. Dette vil gi press på oss selv til å bruke det vi har lært.

Hva er ditt totale inntrykk av kurset?

- Kurset har vært bra, og det har vært meget bra å møte andre strekningsledere og diskutere problemstillinger. Våre ledere bør også på et slikt kurs.

Det var god stemning på kurset. Det eneste det ble satt spørsmålstegn ved, var graden av medbestemmelse og informasjon i den daglige arbeidssituasjon. Strekningslederne ville ha mer og bedre informasjon og i større grad delta i beslutninger, som treffes på høyere hold. Deltakerne var ellers svært positive og interesserte, og det gir et godt grunnlag videre, både for bedriften og for egenutviklingen.

Behovet for et lederutviklingsprogram er sterkt dokumentert. Ledere har behov for utdanning på lik linje med andre faggrupper, og signaleffekten som dette gir, er god.

LONE CHRISTENSEN