KJØREVEIEN

NYTT FRA JERNBANEVERKET NR 9 - OKTOBER 1997

SIKKERHET

Prioritet nummer én i fare?

■ Skilsmissen mellom Jernbaneverket og NSB BA, og etableringen av det nye organ: Statens Jernbanetilsyn, har gitt oss tre parter som skal forvalte sikkerheten. Gjør dette sikkerheten enda bedre, eller er tredelingen med på å undergrave et enhetlig ansvar for jernbanens flaggede "prioritet nr. 1"?

Side 8

KAPPLØP MED VINTEREN

KURVER: Den nye banen har ikke kurver med mindre radius enn 1650 meter. Den gamle banen som har mye krappere kurver, slynger seg rundt den nye. Dette punktet kan bli vanskelig å holde åpent i vinter. (Foto: Anders Haakonsen)

Side 4

Jernbaneminner skal vernes

Side 10

Åpent brev til Ueland

Side 13

Rapport fra Nordic Rail

Side5-7

Internblad for medarbeidere i Jernbaneverket

Jernbaneverket

Signaler

- hva har vi lært i dag

What did you learn in school today, dear little child of mine? I learned that Jernbanverket is...
Hva har du lært i Jernbaneverket i dag?
Jernbaneverket er en mangfoldig arbeidsplass hvor mange fagområder er representert. Vi er avhengig av at Jernbanverket innehar nødvendig kompetanse innen alle områder.
Kompetanseutvikling er et tema i mange sammenhenger, men hvordan utvikles egentlig kompetanse?
Kompetanse utvikles tradisjonelt gjennom nytilsatte, kurs og lignende. Men kompetanse utvikles også gjennom delegering, engasjement, gode samarbeidsrelasjoner og erfaringsoverføring (lære av hverandre).
Gjennom delegering vil våre medarbeidere utvikles ved at beslutninger må fattes selv om sjefen er borte. Er vi flinke nok til å delegere? Med dagens teknologiske utvikling kan delegeringen være i fare.
Ledere på alle nivåer er mer tilgjengelige med dagens personsøkere og mobiltelefoner. Hvorfor har vi disse mobiltelefonene. Er det for å slippe å delegere? Er mobiltelefonene en trussel mot delegering, eller er det et nyttig verktøy i hverdagen?
Gjennom gode samarbeidsrelasjoner og erfaringsoverføring kan vi lære av hverandre. Er vi villige til å utvikle kolleger i andre enheter? Tør vi si at vi har gjort feil, slik at andre kan lære av våre feil? Er vi villige til å ta i mot lærdom fra andre, eller lære av andres feil? Kan samarbeidet mellom tilsatte i regionene, forretningsenhetene og hovedkontoret bli bedre?
Ved å være engasjerte i det daglige arbeidet enten det være seg ute i produksjonen, i møter eller andre sammenhenger, vil vi utvikle oss selv og andre.
Engajsement skaper gode diskusjoner og prosesser slik at kompetansen vil flyte fritt i organisasjonen.
Personlig lærer jeg noe nytt hver dag av min lille datter på seksten måneder. Alle har noe å lære bort, til og med et barn på seksten måneder.
Alle har noe å lære!
Alle har noe å lære bort!
så spør deg selv når du går hjem fra arbeidet:
- Hva har jeg lært i Jernbaneverket i dag?
- Hva har jeg lært bort i Jernbaneverket i dag?

Erik Krogseth

- som i neste utgave utfordrer Telesjef Håkon Grimstad.

Nye fribilletter

Fribilletten blir moderne og tidsriktig. Fra 1. januar 1998 blir fribilletten i bankkortformat, og utstyrt med foto.

Personell i aktiv tjeneste som har fulle fribillett-rettigheter, får ny fribillett med foto. Fribilletten er gyldig i to år. Den nye billetten er plastlaminert, og på størrelse med et bankkort.

Familiemedlemmer som har rett på fribillett, vil få nytt datokort, eller årsbillett uten foto. Også årsbilletten vil være plastlaminert og ha samme størrelse som fribilletten. Datokortet ligner nåværende, men har fått en annen farge. Billetten vil bare være gyldig sammen med offentlig godkjent fotolegitimasjon.

Pensjonistene vil også få ny årsbillett, men denne er uten foto. Det samme gjelder for denne billetten; den er ikke gyldig uten offentlig godkjent fotolegitimasjon. Felles for alle fribillettene er at de blir sendt til den enkelte innehaver. Ingen årsmerker, datokort etc. skal lenger hentes på Fribillettkontoret.

Det er opprettet en sentral database som omfatter både tilsatte, pensjonister og familiemedlemmer. Alle typer fribilletter blir registrert på den enkelte tjenesteperson eller pensjonist.

Det er fortsatt slik at sesongpersonale og midlertidig tilsatte bare har rett til fribillett mellom bosted og arbeidsplasse, samt hjemreise i helgene.Utenlandsbilletter og fribilletter til sesongpersonale, mildertidig ansatte etc. må bestilles skriftlig eller pr. telefaks.

All fribillettutstedelse er sentralisert til: NSB Fribillettktr, Prinsens g 7-9, 0048 Oslo. Tlf.: 23 15 15 28. Faks: 23 15 37 40

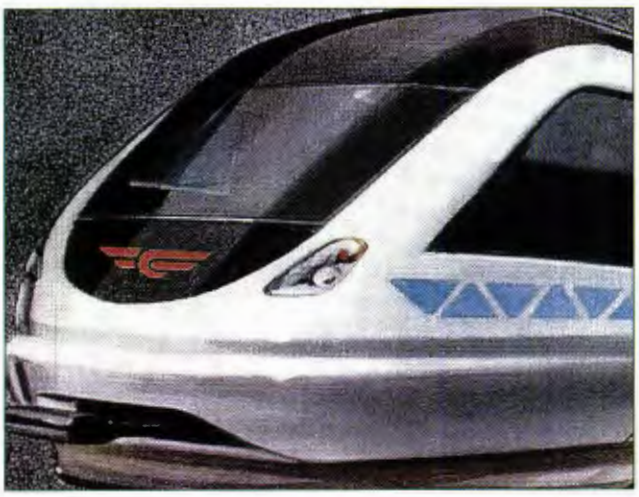
Italienske togsett til NSB BA for 1,8 milliarder

Den italienske togprodusenten Ansaldo Trasporti S.p.A. skal levere 36 nye lokaltogsett til NSB BA. Kontrakten har en verdi på 1,8 milliarder kroner.

Det første settet blir levert i juli år 2000. Deretter leveres nye togsett hver tredje måned. De nye lokaltogsettene vil erstatte de eldste togsettene NSB BA har i dag. Imidlertid innebærer bestillingen også en reell kapasitetsøkning i lokaltrafikken.

Moderne

-Togene vil være blant de mest moderne lokaltog i Europa. Det er spesielt lagt vekt på gode inn- og utstigningsforhold, med totalt åtte brede dører. De er også godt tilrettelagt for rullestolbrukere og barnevogner. Togene får klimaanlegg og et kundevennlig interiør, sier direktør for persontrafikk Leif Øverland. Det arbeides med design av togene, og designarbeidet vil ferdigstilles i løpet av tre måneder.



Miljø

NSB BA har stilt strenge miljøkrav, både til støynivå og energiforbruk. De nye lokaltogene vil bruke 30 prosent mindre energi enn dagens lokaltogsett. Togsettene skal produseres i Italia. Underleverrandører av vognkasse er italienske Breda Costrzioni Ferroviarie, mens boggiene leveres av det sveitsiske Swiss Locomotive and Machine Works Ltd. (SLM). NSB har i forhandlingene arbeidet for at deler av leveransene, som for eksempel stoler, skal komme fra norske underleverandører.

REGION ØST

Satsing på kurs for fagarbeidere

I perioden fram til april neste år skal samtlige 270 fagarbeidere linjen i Region Øst (JØ) gjennomgå et ukelangt repetisjons- og oppdateringskurs. Erfaringene fra JØ vil danne grunnlaget for tilsvarende kurs i de øvrige regionene.

- Kurset for fagarbeiderne er et «tungt» og viktig løft for oss, sier kursansvarlig Asbjørn Sannerud (t.v.) og personalsjef Terje Lübeck i Region Øst.

Bakgrunnen for at JØ nå gjennomfører denne storsatsingen, var et uttrykt ønske fra fagarbeidere og områdeledelse om oppdatering og repetisjon. Ledergruppen i JØ definerte dette som et viktig satsningsområde, og en arbeidsgruppe med representanter fra bl.a. JØ og personalorganisasjonene har jobbet fram læreplan og opplegg for kurset.

- Dette er en stor satsing for oss både økonomisk og ressursmessig, men vi har aldri vært i tvil om at dette er riktig. Jeg vil poengtere at våre fagarbeidere innehar god kompetanse og gjør en god jobb i dag, men gjennom å repetere, oppgradere og utvikle denne kompetansen videre, håper vi å bidra til økt trygghet og sikkerhet i arbeidssituasjonen. Vi tror også at kurset vil gjøre fagarbeiderne enda bedre rustet til å møte framtida og den raske utviklingen på mange områder, sier personalsjef Terje Lübeck i JØ.

De 270 fagarbeiderne fordeles på 14 forskjellige ukeskurs som avholdes ved Sanner Hotell på Gran. Opplegget omfatter både forelesninger og gruppearbeid, og foreleserne er hentet fra egne rekker i Jernbaneverket. Blant emnene som behandles er bl.a. brukontroll, ny sporveksel, vedlikehold av helsveiset spor, anlegg langs sporet, underbygningen og sporets trasé.

- Region Øst har som mål å videreutvikle samtlige faggrupper, slik at vi i framtida vil vurdere å gjennomføre et lignende kursopplegg innenfor de andre fagfeltene, sier Terje Lübeck.

Kursserien som nå pågår i JØ vil forøvrig bli løpende evaluert med sikte på at opplegget senere skal gjennomføres med fagarbeidere linjen også i de øvrige regionene. Dette opplyser Johnny Bekkengen, rådgiver i den nyopprettede sentrale opplæringsenheten i Jernbaneverket, til Kjøreveien.

OLAV NORDLI

Samtlige fagarbeidere på linjen i Region Øst samles i løpet av vinteren til et repetisjons- og oppdateringskurs. (Illustrasjonsfoto: Rune Fossum)

- Positivt initiativ

- Det er et veldig positivt initiativ at vi får denne muligheten til å oppdatere oss innen fagfeltet, sier fagarbeider Yngve Ottesen ved Linjen Oslo S. Ottesen var blant de som i slutten av september deltok på det aller første av de fjorten kursene.

- Jeg var godt fornøyd med innholdet i kurset. Det var funnet plass til mange viktige temaer selv om tidsrammen var begrenset. Personlig syntes jeg det var spesielt nyttig å lære om kontroll av sporveksler. Kanskje ble det litt mye «ingeniørfag» i den delen av kurset som omhandlet sporets trasé, sett i forhold til min arbeidssituasjon, men det var samtidig også litt interessant å få innblikk i dette, sier Ottesen.

- Det er veldig fint at kurset er lagt opp slik at det finnes rom for sosialt samvær. Samtalen har lett for å dreie inn på jernbanefaget også over middagsbordet, og denne uformelle erfaringsutvekslingen er en viktig del av utbyttet fra en slik samling, mener Yngve Ottesen.

NY VEDLIKEHOLDSHALL

Kappløp med vinteren på høyfjellet

Alle frister overholdes, budsjettene holder, tunnelen er tett som en potte, ikke en dråpe vann renner ned fra taket. Beskrivelsen er ikke hentet fra et land i en annen verdensdel. Det er virkeligheten på et jernbaneanlegg på et av de mest værharde områdene i Norge: Høyfjellsstrekningen langs Bergensbanen.

KULVERT: Elva Usteveikja er blitt henvist til en kulvert med fem løp når den skal under Bergensbanen. (Foto: Anders Haakonsen)

Den pottetette tunnelen heter Gråskallen, er 2,7 km lang og ligger midtveis mellom Finse og Haugastøl. Den inngår i en 5,3 km lang strekning som skal tas i bruk neste høst hvis den stramme framdriftsplanen holder. Foreløpig er det ingenting som ikke tyder på det.

NCC Eeg-Henriksen som utfører grunnarbeidet hele strekningen, har hatt flere frister å forholde seg til. Den hittil siste gikk ut 1. oktober. Da skulle en 300 meter lang strekning mellom østre tunnelåpning og den gamle banen være klar for skinnelegging. Og det var den. Baneservice er i full gang med det arbeidet.

Snart kommer snøen

Neste frist går ut 1. mai neste år. Da skal grunnarbeidet for hele strekningen være ferdig. I forhold til det arbeidet som gjenstår er det nok av tid. Problemet er at snøen snart kan gjøre alt utendørsarbeid svært vanskelig. Ressursene blir nå konsentrert om området lengst vest hvor det fremdeles gjenstår en del arbeid i dagen. Målet er å bli ferdig i løpet av desember. For å klare det, kjøres det to skift, og det er virksomhet 20 timer i døgnet. Inne i Gråskallen tunnel er det også en del som gjenstår, først og fremst i sålen, men det kan gjøres uavhengig av været utenfor. Entreprenøren satser likevel på å få også dette arbeidet unna i desember.

PORTAL: Arbeidsfolk fra NCC Eeg-Henriksen støper portal i østre ende av Gråskallen tunnel. Portalen fungerer som snooverbygg når vinterstormene setter inn. (Foto: Anders Haakonsen)

Også for Jernbaneverket Utbygging som byggherre vil det være en fordel om entreprenøren klarer å nå sitt mål. Det vil bety at resten av vinteren blir disponibel for legging av skinner og kabler og etablering av kontaktledningsanlegg inne i tunnelen.

Utenfor tunnelen er det umulig å arbeide når vinteren setter inn for fullt. Snømengdene er så store og vinden så kraftig at mesteparten av tiden ville gå med til snørydding hvis man forsøkte seg.

Betongbiler på Rallarvegen

Under slike værforhold må virksomheten bli desto mer hektisk om sommeren. Det er ikke helt uproblematisk. Sommeren er høysesong ikke bare for anleggsdrift, det kommer også syklister i strie strømmer til Rallarvegen. Under støp av portalen på østsiden av tunnelen i sommer måtte bilene hente betong fra blandeverket vest for tunnelen. Å kjøre gjennom tunnelen var uaktuelt på grunn av all virksomheten inne i den. Dermed var Rallarvegen eneste mulighet, men betongbilene var så brede at de tok hele vegen. Resultatet ble full stopp hver gang de skulle passere en syklist. Det var ganske ofte.

Men de moderne rallarne kan iallfall glede seg over at de ikke er avhengig av transport av varer på Rallarvegen, slik man var da banen ble anlagt. Nå har de eget sidespor på Bergensbanen hvor de får de nødvendige forsyningene. Vogner med sand, sement, mat og olje kommer med en gammel Di 3 sent om kvelden i en av de få pausene mellom to ordinære togavganger som er lang nok til å få et forsyningstog fra Finse til Gråskallen og tilbake.

Høy vannføring

Til tross for den tørre sommeren fikk entreprenøren en del ekstraarbeid på grunn av høy vannføring i elva Ustekveikja som renner gjennom anleggsområdet. De unormalt store snømengdene sist vinter førte til at elva gikk stri av smeltevann hele sommeren. Dette merket entreprenørens folk godt da de skulle støpe en kulvert i elva. Undervannsstøp ville vært vanskelig på grunn av grumsete vann og dårlig sikt. Kulverten ble derfor støpt i en tett fangdam, men med høy vannføring og stri strøm var det ikke lett å holde byggegropen tørr. Opptil 6 pumper ble brukt for å holde vannet ute. Siden i sommer er det lagt fylling inntil kulverten på begge sider, slik at den nå er den eneste åpningen for Ustekveikja under banen.

Den aller siste fristen for NCC Eeg-Henriksen går ut 1. september neste år. Da skal brakkeriggen være fjernet, og anleggsområdet ryddet. Prosjektet er imidlertid ikke avsluttet selv om den nye strekningen tas i bruk neste høst. Den gamle banen som slynger seg rundt den nye må fjernes. Det skjer i 1999. Før den gamle banen er borte, får man ikke full nytte av anlegget. Der det ligger en gammel jernbanefylling like inntil en ny, kan det lett samle seg snø.

ANDERS HAAKONSEN

Nordic Rail

Stor norsk deltakelse

- Veitrafikk står for 60 prosent av kullosutslippene, mens jernbanen slipper ut under en prosent av kullosen.

Nordic Rail 97 høstet stor norsk deltakelse, spesielt på konferansedelen. AD Osmund Ueland startet konferansen sammen med sin svenske kollega i Banverket, Bo Bylund.

Konferansedelen under Nordic Rail var inndelt i flere større temablokker hvor nordiske jernbanefolk holdt foredrag innenfor spesialområder. Hvert enkelt tema hadde også fordypingsseminarer hvor deltakerne hadde mulighet til å komme problematikken nærmere inn på livet.

Fremtiden

Temaet «Järnvägen inför 2000-talet» høstet stor interesse. Jernbanefolk fra både Norden og ellers i Europa var samlet til denne hendelsen. Det var også en del norske studenter som var tilreisende for å få med denne delen.

Det var under dette temaet AD Ueland doserte de norske vyene. Fra Jernbaneverkets side deltok ellers assisterende direktør Åge Lien, som skulle holde foredrag i et fordypingsseminar over emnet «forvaltning og produksjon».

Persontrafikk

Under temaet «Framtidens persontrafik på järnväg» deltok NSB BA, hvor de redegjorde for Euroterminalen i Kristiansand. NSB presenterte fellessatsingen omkring de seks B`ene: billett, buss, båt, bane, bil og butikk.

Planene NSB BA har for de tre nærmeste årene når det gjelder å sikre seg en trafikkøkning ved hjelp av InterCity og krengetog ble også presentert. Dette delseminaret tok utgangspunkt i Gardermobanen og samarbeidet mellom fly og tog om felles kunder.

På teknisk side ble det gjennomført flere enkeltseminarer under Nordic Rail. Jernbaneverket stilte med foredragsholdere under temaene kontaktledningsprosjektering, metoder for sporsveis og systemer for planlegging.

Sør-Afrikansk til Narvik

■ Det Sør-Afrikanske firmaet Transtrade Ltd. er med i kampen om å få levere 600 nye malmvogner til MTAB i Kiruna. Representanter fra Sør-Afrika leverte sitt anbud til SwedeRail under Nordic Rail 97. Transtrade er et heleid datterselskap av Transnet Ltd.. De produserer utrustning og tekniske løsninger til jernbane, havner, veitransport, rørledninger og telekommunikasjon.

Arlanda Express

Flytoget mellom Stockholm og Arlanda flyplass (Arlanda Express) ble for første gang vist under Nordic Rail 97. Terminalene under flyterminalene er i gang, og sporleggingen har begynt. Etter planen skal toget gå inn i trafikk om to år. Togene leveres i mai neste år, og skal da gjennom en større test-periode før de er klare for flytrafikken. SJ har bestilt sju togsett med fire vogner hver. Togene har maks hastighet på 200 km/t. Den totale lengden blir 92,86 m. Det er plass til 190 passasjerer og 250 kofferter i hvert tog. Etter planen skal togene trafikkere strekningen med avgang hvert 15. minutt, med muligheter til å øke til hvert 10. minut om det er behov.

Nordic Rail SATSER PÅ internasjonalt marked

- Målet med vår deltakelse som utstiller på messa er å markedsføre oss internasjonalt, sier markedssjef Terje Muggerud i Baneservice. Han var ansvarlig for den største enkeltutstillingen under Nordic Rail 97.

Det ligger i vår forretningside at vi skal forsøke å ta markedsandeler som jernbaneutbygger utenfor Norges grenser. Dette er altså første skritt mot internasjonal satsing for Baneservice, poengterer Muggerud.

- Baneservice er hardt utsatt for konkurranse. Se bare på Gardermoenutbyggingen hvor de internasjonale firmaene satset svært tungt for å få «biter av kaka». Norge er tydelig et interessant marked for internasjonale selskaper. Det er ingen grunn til å tro at Gardermoen er et engangstilfelle. Det er desto større grunn til å finne nye markeder for Baneservice, sier han.

Ny Robel

Den første av de nye Robel-maskinene til Norge ble levert på messa. Baneservice har kjøpt inn 16 slike lastetraktorer, som skal spres til forskjellige regioner og avdelinger som har bestilt.

- Denne maskinen blir fraktet til Norge umiddelbart etter utstillingen. Før vi setter den i drift skal den til Hamar for å gjennomgå omfattende tester, forteller Terje Muggerud.

Sporutlegger

En annen nyskapning ble også presentert på messa. Desec spor- og vekselutlegger var et av produktene som ble omfattet av stor nysgjerrighet og interesse. Det er Desec Ltd i Finland som produserer maskinen. Det franske firmaet Cogifer Nordic produserer prefabrikerte sporveksler, og de benyttet også Desec i sin presentasjon. Imidlertid ble også Baneservice offer for stor interesse i denne sammenhengen. Baneservice er en av de første som går til innkjøp av dette utstyret.

Den norske maskinen skal legge sin første sporveksel på Rygge allerede i november.

Fundamentsettetog

Baneservice har i samarbeid med andre interesser utviklet et fundamentsettetog. Toget er konstruert for å sette og å montere prefabrikkerte fundamenter av forskjellig slag.

Utstyret er spesiallaget for å bygge fundamenter for kontaktledningsmaster, stryskjermer, GVUL etc.

Det er slutt på å grave store hull for så å støpe fundamentet. Det nye fundamentsettetoget vil bore et hull nøyaktig stort nok til at det prefabrikkerte fundamentet kan settes på plass og monteres.

- Fundamentering har vært en stor og krevende jobb. Fundamentsettetoget vil forenkle operasjonene betydelig, sier produktsjef Hans Antonsen i Baneservice. Han legger til at det ligger miljøgevinster i dette, samtidig som at senere vedlikehold er minimalisert.

- Med denne løsningen slipper en også å justere setninger i etterkant. Det er samtidig på det rene at monteringen blir langt rimeligere med fundamentsettetoget, poengterer Antonsen.

- Ett godstog kan erstatte inntil 35 trailere på veien.

Virtual «trainity»?

■ Det er absolutt siste nytt på datamarkedet som tas i bruk når produsentene skal markedsføre og selge sine produkter. Presentasjon på CD-rom er allerede gammeldags.

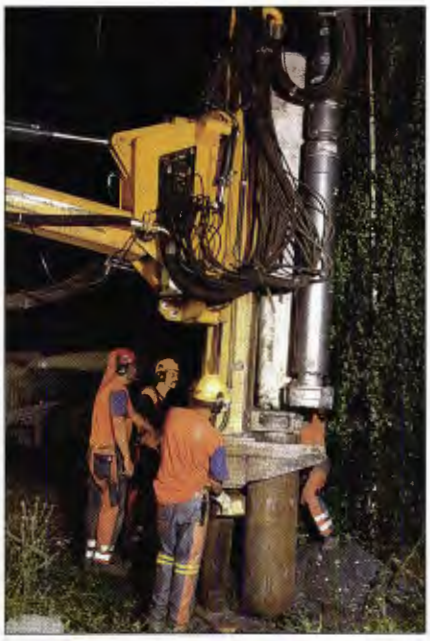
■ Da Adtranz skulle vise inventaret i de nye flytogene, benyttet de blant annet det tredimensjonale utstyret som be-nyttes i virtual realty. Med dette utstyret kunne en bevege seg i togkupeen og oppleve framtidens flytog.

- Det kreves fem ganger mer energi for å frakte gods på vei, i forhold til jernbane.

◄ **Desec TL 70**

Desec Tracklayer er konstruert for å laste, losse og transportere elementer av en lengde på opptil 40 m og til en vekt på opptil 36 tonn. Elementene som skal legges, festes til Tracklayer med haker på en tverrskinne som er hydraulisk senket eller hevet. Dermed er det umulig å bryte eller vride elementet når det blir montert.

Det er mulig å koble sammen to Tracklayers med en mellomkabel. Da kan de håndtere nesten det dobbelte av hva en maskin er i stand til.



▲

Nordic Rail

TAR INITIATIV TIL ny Stockholmsekspress

- Jeg kan love at jeg skal ta initiativ til møter med det svenske Banverket, for å se nærmere på muligheten for ekspresstog mellom Stockholm og Oslo. Direktør Ueland skapte håp for den etterlengtede ekspressfor-bindelsen under Nordic Rail 97 i Jønköping.

EKSPRESSTOG: Stockholm - Oslo bør få togforbindelse som trafikkerer strekningen på bare fire timer, uttalte AD Osmund Ueland under fagmessen Nordic Rail.

Foto: Per Rathe

Det er spennende vyer; å trafikkere Stockholm Oslo på bare fire timer, innrømmet administrerende direktør Osmund Ueland fra talerstolen under fagmessen Nordic Rail. Han lovte å invitere sin svenske kollega, administrerende direktør Bo Bylund i Banverket til drøftinger om hvordan dette kan gjøres. Ueland har allerede startet en arbeidsgruppe som arbeider med saken.

Stort marked

Det var AD Bo Bylund som tok opp hansken om ekspressforbindelsen mellom de to hovedstadene;

- Ekspresstoget Stockholm-Oslo kan være en realitet innen ti år - om Norge vil, sa han.

Det er den store strømmen reisende mellom de to byene som igjen har vekket ideen om ekspresstoget.

Med en reisetid på kun fire timer er ekspressforbindelsen adskillig mer interessant for de reisende. Blant annet mener man det skal være mulig å konkurrere med flysambandet.

Stor opprustning

Det er på norsk side behovet for opprustning av kjøreveien er størst. Et overslag viser at det vil koste omlag 400 millioner kroner å klargjøre for ekspresstog mellom Oslo og svenskegrensen.

Tidsperspektivet så tidlig i prosessen er altså innen ti år, og det står tydelig ikke på svenskene i følge Bo Bylund, som gjentok «om Norge vil».

- Dette kan bli et både spennende og interessant prosjekt, framhevet AD Ueland.

Foregangsbanen

Togsettene på Gardermobanen ble under messen presentert som foregangstogene for det nye satsingprosjektet for togprodusenten Adtranz.

Firmaet brukte flytoget på Gardermobanen tungt i sin markedsføring av det nye AIM-konseptet (Adtranz Intercity Multiple unit).

AIM er et tog som bygges etter moduler som skreddersys etter kundens ønske. Teknikk og erfaringer er hentet fra den svenske løsningen X2000, det danske Flexliner og det tyske motorvogntoget VT611.

Topphastigheten kan kjøper selv velge (mellom 160 og 250 km/t). Akselreaksjonen er 0,6 til 1,0 m/s.

Togene leveres valgfritt med dieselmotor eller elektrisk drift. Togene er også konstruert for å kunne bygges om til krengetog.

Basisversjonen består av to vogner, med en kapasitet på 200 passasjerer. Det er mulig å bygge på vognsett til mer enn 1000 sitteplasser uten at akselreaksjon eller hastighet forandres.

Flytoget til Gardermobanen er de første leveransene som bygger på AIM-konseptet.

Norsk messegeneral

Den norske kontakten for Nordic Rail 97; Roar Johnsen, stod selv som utstiller på messa. Han representerte Nordisk Järnbanetidsskrift, som i 123 år har vært bindeledd mellom leverandører og nordisk jernbanedrift.

- Nordic Rail er blitt et viktig knutepunkt for ikke bare nordisk jernbane. I år ser vi stadig sterkere interesse ute i Europa, spesielt blant utstillerne. Norden er tydelig et interessat marked for dem, sier Johnsen.

Han forteller at åtte norske firmaer, samt en rekke agenter og enkeltpersoner fra Norge, har vært delaktige i årets messe.

- Det er mellom 50 og 80 ganger større risiko for å bli drept på veien i forhold til på jernbanen.

Alarm på personsøker

■ Sikkerheten i 190 av SJs sovevogner overvåkes via personsøkere. En spesiell «togovervåker» er utviklet av firmaet Compatec. Samtlige alarmer i sovevognen, som Brannalarm, dørfeil, luftkondisjonering, vannalarm, toalettsystemer og nødbremse er koblet til dette systemet.

■ Alarmene overføres til konduktørens personsøker, som dermed umiddelbart får varsel om hvilken alarm som er utløst, og hvor dette er.

■ Personsøkeren kan også bygges ut til f.eks å fungere som personlig sikkerhetsutstyr for konduktøren. Da benytter han personsøkeren som varsel om han skulle bli overfalt eller annet.

- Ett Passasjertog kan erstatte inntil 25 busser.

Foto: Svein Graadal

Prioritet nummer 1

SIKKERHETSTJENESTEN

Foto: Svein Graada

Skilsmissen mellom Jernbaneverket og NSB BA, og etableringen av det nye organ: Statens Jernbanetilsyn, har gitt oss tre parter som skal forvalte sikkerheten.

Gjør dette sikkerheten enda bedre, eller er tredelingen med på å undergrave et enhetlig ansvar for jernbanens flaggede "prioritet nr. 1"?

Kjøreveien setter dette temaet på dagsorden for å bidra til at sikkerheten fortsatt skal være like viktig.

TOGET

er et trygt transportmiddel. Sikkerhet har fra jernbanens inntog en grunnleggende forutsetning og en innebygget kvalitet.

SIKKERHETSTJENESTEN

har vært den helt sentrale disiplin ved opplæringen av jernbanens personale tilknyttet togfremføringen.

Jernbaneverkets håndtering av trafikksikkerheten er plassert i et eget kontor under myndighetsavdelingen i Hovedkontoret. Trafikksikkerhetskontoret, som ledes av trafikksikkerhetssjef Harald Dammen, er inndelt i fire seksjoner: en for fremføringssikkerhet ledet av Jon Gunnar Maridal; en seksjon for rullende materiell ledet av Per Arne Graabræk; en seksjon for signaler ledet av Morten Rasch og en seksjon for el-sikkerhet ved faste anlegg ledet av Geir Eriksen. Fra 1. juni er også de regionale trafikksikkerhetsenhetene samlet under førerskap av Jon Inge Kjernlie i noe som kan sies å utgjøre en 5. seksjon under Trafikksikkerhetskontoret i Jernbaneverket.

Fremføringsseksjonen er i hovedsak ansvarlig for å stille sikkerhetsmessig relevante krav til operatører på det nasjonale jernbanenettet. Seksjonen for rullende materiell skal stille de nødvendige krav til det materiell som skal trafikkere det samme nettet. Signalseksjonen er ansvarlig for driftsmessig godkjenning av signalplassering, ATC, togradio, samt godkjenning av togledere. Seksjonen for el-sikkerhet er ansvarlig for regelverk knyttet til sikker drift av høyspentanlegg ved jernbanen, samt Norges bidrag til den internasjonale harmonisering på dette området.

Rullende i sentrum

I sommer har det vært en god del stoff i media om godkjenningen av det nye dieselloket Di 6 som har satt seksjonen for rullende materiell i sentrum, men i sikkerhetssammenheng er alle fire seksjoner like viktige. Høy sikkerhet fremkommer som resultat av samspill mellom mennesker og teknikk; mellom rullende materiell og tekniske anlegg. Og Jernbaneverket må ha en selvstendig og uavhengig stilling i forhold til de selskap som driver trafikk på sporet. Det gjelder i øyeblikket MTAS på Ofotbanen, NSB BA på hele det nasjonale jernbanenettet og det gjelder også Jernbaneverket selv som med sine gule maskiner representerer en betydelig transportvirksomhet på det samme nettet.

Godkjenning nødvendig

Den sterkt pressede konkurransen om en forholdsvis beskjeden oppdragsportefølje på Europas jernbanenett for tiden gjør også at innslaget hos oss av maskiner fra fremmede strøk er voksende. Det setter godkjenningsmyndigheten for slikt rullende materiell i Jernbaneverket på store prøver. Det gjelder ikke bare omfanget av godkjenninger, men også rolleforståelsen hos dem som leier inn utenlandsk materiell, for at en slik godkjenningsprosess faktisk er nødvendig. Det burde være tilstrekkelig å minne om Nordstrandsulykken med den nederlandske

- I FARE?

MAK-en for å slå fast at det er uomgjengelig nødvendig å gjennomføre en omstendelig godkjenning, og at en "papirmølle" kan være god å ha den dagen noe eventuelt har skjedd.

De fleste kjenner Biltilsynets grundige godkjenningsprosedyrer med typegodkjenning av nye modeller og individuell godkjenning av enhver bruktimportert bil. Det burde derfor ikke være vanskelig å forstå at et i hovedsak enkeltsporbasert jernbanesystem må ha en omfattende godkjenningsprosedyre som dokumenterer at det materiellet som skal trafikkere nettet er trafikksikkert. Det holder ikke å basere seg på fravær av mistanker om at noe er galt. Forhåpentlig har prosessen rundt Di 6-godkjenningen etterlatt noen positive læringseffekter i trafikkselskapet av at "prioritet nr. 1" krever en profesjonell innsats av trafikksikkerhetskontoret i Jernbaneverket.

Nytt reglement

Fra 1. september er det som kjent og skrevet om tidligere innført nytt sikkerhetsreglement som erstatter en rekke gamle trykk. Forut for dette har det foregått en omfattende prosess der spesielt fremføringsseksjonen i JBV har dratt lasset. Deretter har operatørenhetene i NSB utarbeidet prosedyrehåndbøker som er forelagt JBV. Jernbaneverkets kommentarer skal så disse prosedyrebøkene forelegges Statens jernbanetilsyn for endelig godkjenning.

Samarbeidet mellom trafikkfolkene i fremføringsseksjonen og "fagkollegaene" i NSB har gått rimelig greit. Det hjelper når man snakker samme språk. Når det gjelder de mer anleggsmessige implikasjonene av det nye reglementet, er det imidlertid noe tyngre. Behov for flytting av signaler, etablering av midlertidige baliser under anleggsdrift og andre driftsmessige tilpasninger møter en del problemer under prioriteringsprosessen i Jernbaneverket.

Dette er likevel en type tiltak som ikke kan utsettes med den begrunnelse at vi ikke har penger til dem i regionene. Da må heller andre prosjekter vike.

Diskusjonen om slike prioriteringer henger likevel trolig ikke bare sammen med de trange økonomiske tider, men også med at bevisstheten om Jernbaneverkets totalansvar for jernbanesystemet ikke er helt modnet. Jernbaneverket er noe mer enn det NSB Bane og NSB Infrastruktur var. Når togledelsen fra årsskiftet kommer over til Verket, blir bildet av JBV som totaloperatør av jernbanesystemet fullstendig. Erkjennelsen av hva dette innebærer må på plass i alle ledd. Med et nytt grensesnitt mot trafikkselskapene blir det ventelig også lettere å holde Jernbaneverket atskilt fra operatørene i offentlighetens bevissthet. Sannsynligvis blir det også enklere å få aksept for sikkerhetsaspektets grunnleggende betydning nedover i Jernbaneverket.

Jernbanetilsynet

Statens Jernbanetilsyn er et organ under etablering. Det har kontorfellesskap med Jernbaneverkets hovedkontor, men er ellers helt uavhengig. Mens Jernbaneverkets sikkerhetskompetanse går på spesifikk jernbane og jernbaneteknikk, er Tilsynets kompetanse sterkere rettet mot organisering, systemer og kontrollfunksjoner. Eksempelvis kommer Statens Jernbanetilsyn inn i Di 6-prosessen først etter at Jernbaneverket har godkjent materiellet.

Også Jernbaneverket kan i prinsippet underlegges Tilsynets kontroll, men er det ikke i dag. Dette kan imidlertid bli endret umiddelbart om Samferdselsdepartementet ønsket det.

Postulater, penger og prioritet

Sikkerhet kan aldri kjøpes for dyrt, er det noen som hevder. Det holder likevel ikke. Hvis vi med sikkerhetsinvesteringer gjør jernbanen så dyr å bruke at ingen tar toget, er sikkerheten kjøpt for dyrt, og ulykkesstatistikken forverret ved at trafikantene er gått over til mer utrygge transportmidler.

Den eneste måte å unngå jernbaneulykker helt på, er videre å legge jernbanen ned, til glede for konkurrentene, men til samme skade for ulykkesstatistikken.

Vi kommer ikke utenom det faktum at også sikkerheten må inn i en vurdering opp mot omkostninger. Det er i denne sammenheng unektelig en noe spesiell situasjon at den viktigste trafikkoperatøren på det nasjonale jernbanenettet, NSB BA, og den driftsoperativt ansvarlige, Jernbaneverket, har personfellesskap i ledelsen. Målene for de to virksomhetene divergerer ikke så lite, og sikkerhetsaspektet kan komme i klemme mellom dem.

Sikkerhet og miljø

Så lenge forløperen til Jernbaneverket, NSB Bane og NSB Infrastruktur, var en del av NSB, var de 10 suksessfaktorene som også ble grundig presentert i Kjøreveien, absolutt gjeldende for oss. Etter skilsmissen 1.12.96. er det naturlig å ta Jernbaneverkets forhold til suksesskriteriene opp til fornyet vurdering. De er for det første heller mange, og alle er ikke like relevante for Jernbaneverket som for NSB.

Undertegnede er for sin del ikke i tvil om at sikkerhet og miljø er de to forhold som er viktigst. Gjennom den felles kulturbygging som skal skje i Jernbaneverket, må vi ta vare på sikkerheten som prioritet nr. 1. Den må holdes opp og drøftes og kan ikke bare forutsettes. Og hvis vi ikke makter å vise fram en aktiv holdning til våre miljøprinsipper - også i praksis - kan den politiske velviljen raskt tørke inn.

Og her er vi i samme tog - både Jernbaneverket og NSB. Den politiske velviljen er en forutsetning for de offentlige midler som vi begge er helt avhengige av.

REIDAR SKAUG HØYMORK

NASJONAL VERNEPLAN

VARIG VIRKNING A

Mens de fleste "aksjoner" og temaår kun får virkning i den tiden som er øremerket for tiltaket, har et kulturminneår større sjanser for å etterlate seg varige spor. Det kommer selvsagt i stor grad av at det nettopp er ulike historiske og varige *minner* som er tema for året.

Men det har også sammenheng med hvordan den enkelte etat eller organisasjon velger å vinkle sin respons på Kulturminneåret. Her kan Jernbaneverkets håndtering være et eksempel til etterfølgelse. For det trenger ikke være noe temaår som plattform for etablering av verneplaner, selv om det vitterlig var i FNs kulturminneår at Jernbaneverket tok initiativet til "Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen".

Mandatet

Jernbaneverket har laget et mandat for arbeidet med verneplanen som heretter vil bli kalt NVP (Nasjonal verneplan). Mandatet lyder som følger:

Det skal utarbeides en samlet plan som kartlegger alle kulturminner knyttet til jernbanen i Norge, som kategoriserer disse og som foreslår hvilke kulturminner som bør vernes. Planen skal omfatte både jernbanetraseer, bygningsmessige konstruksjoner, tekniske innretninger, bygninger og miljøer. Planen skal ikke omfatte rullende materiell. Planen skal utarbeides i samarbeid med Riksantikvaren."

Organisering

Forslaget til verneplan skal utarbeides i samarbeid mellom Jernbaneverket, NSB BA og Riksantikvaren. I organisasjonen er det likevel så langt Jernbaneverket som drar den tyngste delen av lasset.

Prosjektleder er museumsbestyrer Andreas Dreyer ved Norsk Jernbanemuseum. Riksantikvaren har oppnevnt to personer til en ressursgruppe som ellers består av tre personer fra henholdsvis avdeling for strategi og samfunnskontakt, Ingeniørtjenesten og Bane Energi. I tillegg kommer "jernbanehistoriker" Høymork som også er sekretær for prosjektet.

Hver av regionene har utpekt en ansvarlig medarbeider for NVP-arbeidet, og NSB har satt inn Christian Wesenberg fra Eiendom som sin representant i prosjektet.

Det forutsettes at selve registreringsarbeidet i marken kan foretas av egne krefter som er i aktiv tjeneste eller kanskje enda bedre av pensjonister med kunnskap om de enkelte deler av banestrekningene.
(Se organisasjonskartet til høyre).

Foto: Per Rathe

Sluttproduktet

Det er meningen at NVP-prosjektet skal munne ut i et forslag til Nasjonal verneplan som skal inneholde:

- et antall objekter/områder som foreslås vernet
- forslag til verneform for de enkelte objekter/områder
- forholdsregler/instrukser for behandling av vernede objekter/områder
- ansvarsplassering for behandling av vernede objekter/områder

Fremdrift

Etter den foreløpige fremdriftsplanen skal ferdig rapport/verneplan overleveres Riksantikvaren 31. desember 1998. En slik fremdriftsplan fikk imidlertid sakkyndige fra Riksantikvaren og folk fra andre etater som er i gang med liknende arbeid, til å riste grundig på hodet under et oppstartsseminar på Hamar i begynnelsen av oktober. Det er grunn til å tro at mandat og tilgjengelig tid vil måtte justeres i forhold til hverandre ikke minst på grunn av de signaler som dette seminaret gav. NSB og Jernbaneverket har kommet et godt stykke på ett spesielt område.

Det gjelder Verneplan for bygninger som ble utarbeidet allerede i 1992-93. Men denne planen bygger på registrerin-

FOR KULTURMINNER

KULTURMINNEÅRET:

ger fra hele perioden 1978-1993, altså hele 15 år. Som resultat av Verneplan for bygninger er 441 bygg eller ca. 8 prosent av NSB bygninger foreslått fredet eller vernet.

Andre ligger foran

Statens vegvesen er også i gang med verneplanarbeid for sitt område. Her har man registreringer av veger og bruer fra 1993 og gikk allerede i 1994 i gang med registrering av andre objekter. Dette arbeidet har pågått i årene 1995 - 97, men man har likevel ett år mer enn Jernbaneverket på seg til å legge fram sin nasjonale plan.

Også Telenor har 2 års fartstid bak seg i kulturminneseilasen med et lite, men profesjonelt mannskap om bord på skuta. Utfordringen for Telenor likner mye på situasjonen for JBV/NSB. Man har et press mot seg i retning lønnsomhet og kostnadseffektivitet som gjør at kulturminner kan synes som et kostbart blindspor. "Å rive rasket", som heller ikke alltid blir verdsatt som særlig tiltalende av omgivelser og naboer, kan fremstå som en mer fristende løsning for "effektive" medarbeidere enn å tenke bevaring, vern og fredning.

Sjefens holdning viktig

David Brand fra Telenor´s kulturminneprosjekt var ikke det minste i tvil om at toppsjef Tormod Hermansens positive innstilling til kulturminner var en hovedårsak til en i hovedsak vellykket kulturminneinnsats.

Legg merke til det, Osmund Ueland og Magne Paulsen!

Skal vi høste laurbær hos samferdselsstatsråder, miljøstatsråder og underliggende antikvarmyndigheter, må vi også både ville og gjøre noe selv om det koster penger. En nærliggende prøvesten kan være Hølendalen gamle jernbaneviadukt.

Hølen i tåken

Trond Taugbøl fra Riksantikvaren holdt et innlegg på oppstartsseminaret i Hamar om arbeidet med Hølendalen viadukt. Mens den nye brua har fått NSBs byggeskikkpris, er den gamle høyst aktuell å frede. Og det er stadig den avtroppende samferdselsministers - og den gjenpåtroppende assisterende riksantikvars parole: "Bruk er den beste form for vern", som gjelder planene for Hølendalen gamle jernbaneviadukt. Med minimale tilpasninger kan brua åpnes som kombinert gang- og sykkelbane over Hølen.

Taugbøl etterlyste status for arbeidet med dette kulturminnet, og denne etterlysningen sendes herved videre. Vi har med vår holdning til Hølendalen en sjanse til å vise at arbeidet med NVP skal munne ut i noe som skal tas på alvor, og ikke skal bli en katalog over kulturminner som gradvis fjernes etter hvert som tiden og kanskje trange tider tærer på dem.

Vi får si som Hamar Arbeiderblad skrev om de brutte budsjettløfter til Norsk Jernbanemuseum: *"Den nasjon som ikke har råd til å ta vare på sin historiske arv, er en fattig nasjon!"*

REIDAR SKAUG HØYMORK

SPOT er ikke lenger SPOT:

Fra sporombygging til sporbygging

Baneservice har utviklet sporombyggingstoget (SPOT) og gjort det til landets eneste sporbyggetog. Det er få slike tog på verdensbasis. SPOT-toget har vært benyttet i Baneservice siden 1985. Behovet for et sporbyggingstog har imidlertid vært påtagende. Det var derfor ideen om å bygge om toget ble realisert i år. Forskjellen fra SPOT, er at toget er utstyr med en belteboggi på enden av toget, som sørger for sporleggingen. Fortsatt kan toget benyttes som en regulær sporombygger, slik den senest ble under svillebyttet mellom Sel og Brennhaug i høst.

SPOT ELLER IKKE: Den nyutviklede SPOT utgjør en enorm ressursforbedring for Baneservice.

OMBYGGING: SPOT ble benyttet til svillebyttet mellom Sel og Brennhaug i høst.

LANDETS ENESTE: Baneservice's SPOT er bygget om til en av de få sporbyggingstogene på verdensbasis.

D•I•A•L•O•G

Åpent brev til AD Osmund Ueland:

Frustrasjonen brer seg!

Er jernbanen liv laga nord for Dovre? Kjell Mogstad Strekningsleder linjen, Steinkjer er i tvil.

Foto: Per Rathe

Etter 29 år i NSB/JBV finner jeg det berettiget med et hjertesukk fra provinsen. For å nå frem til adm. direktør og samtidig informere eksisterende mellomledd, velger jeg denne fremgangsmåten. Tjenestevei ville dette aldri nå frem. ADs tidligere uttalelse i Vingehjulet/Kjøreveien om direktekontakt med personalet via brev/telefon mottok jeg med stor glede.

Forventer ikke at AD til enhver tid sitter inne med detaljkunnskap om "Rikets tilstand", selv om jeg vet at han er flink til å ta kontakt med "gutta på gølvet" når han er ute og reiser.

Omorganiseringen i tidligere NSB Bane hilste jeg velkommen da den var et faktum, og så frem til en mer effektiv driftsform. Som strekningsleder linjen, ble feilretting/drift mitt ansvar. Etter noen år med opprusting av Nordlandsbanen hadde det bygd seg opp et etterslep med feilretting på underbygning, sidespor og ikke minst opprydding etter tidligere investeringsarbeid, så oppgavene var mange. Nye nødvendige investeringsmidler ble bevilget de kommende år, så hele hovedsporet på Nordlandsbanen gjennom området ble opprustet, med eget personell, på bekostning av feilretting/drift, hvor etterslepet bare økte.

Årets virksomhetsplan skulle innenfor budsjettrammene fange opp noe av etterslepet, og i min naive tro tenkte jeg; "Endelig"! Like før ferietiden kom beskjeden om budsjettreduksjon: "Selg alt personell til prosjekt for å få revidert budsjett i balanse".

"Her skal spares, koste hva det koste vil".

Yrkesstolthet og ærekjærhet har preget personalet i NSB/JBV hittil, men frustrasjonen brer seg foruroligende helt fra fagarbeider og opp i linjeledelsen, når vi fra ledelsen i regionen blir beskyldt for å prioritere feil, når våre problemer blir fremlagt. Vår arbeidssituasjon synes fastlåst med hard byråkratisk økonomistyring og manglende forståelse for fagkompetanse.

Forusetningen for at NSB skal kunne befordre passasjerer og gods er at kjøreveien er i orden. Svenskene har lenge hatt vyer om "Atlantbanan", og investerer nå 200 mill. i kjøreveien mellom Østersund og Storliens Riksgrense, mens vi på Meråkerbanen skifter ut slitte skinner med brukte fra Nordlandsbanen for å opprettholde forbindelsen. Det er dyrt å være fattig.

Med risiko for å bli beskyldt for krisemaksimering, vil jeg påstå at "smertegrensen" er nådd økonomisk.

Sikkerhet har alltid vært første prioritet fra personalets side, etterfulgt av punktlighet. Nåværende økonomiske rammer gjør at punktligheten blir dårlig, for å ivareta sikkerheten, med redusert kjørehastighet.

Skal budsjettreduksjoner fortsatt være målet for driften, kommer automatisk spørsmålet om jernbanen er liv laga nord for Dovre.

Kjell Mogstad
Strekningsleder linjen, Steinkjer

Osmund Ueland svarer: Dyrt å være fattig

Vi gikk inn i 1997 med altfor høyt aktivitetsnivå i forhold til de bevilgede rammer for dette år. Vi holdt også for høyt tempo i siste del av '96 i forhold til ramme for '96.

Dette er det ledelsens ansvar å styre, selv om det er krevende. Når vi har knapt med midler, så må vi prioritere, og det er også ledelsens oppgave.

Styret, departement, regjering og storting har sagt seg enige i jernbanens satsingsområder i Norge. Det er flott. Dette gjør det lettere for oss å kunne gjøre disposisjoner. Til de i vår organisasjon som kjemper for midler til banestrekninger som ligger utenfor satsingsområdene, må jeg si jeg har stor forståelse for deres iver. Det er imidlertid viktig å merke seg at her kommer en et godt stykke ned på prioriteringslisten. Når midlene er knappe, blir det ikke penger til de lavest prioriterte strekningene.

Internt i Jernbaneverket må vi også venne oss til at prioriteringene framover blir en viktig sak. Vi må i større grad tenke konsentrasjon om vedlikeholdsarbeidet. Eksempelvis kan vi se for oss 100% innsats på Bergensbanen i to år. Den neste toårsperioden kan det hende det blir Dovrebanens tur til full satsing.

Ved et slikt opplegg får vi gjort jobben billigere, og vi kan love kunden en mer stabil drift etter vedlikeholdsperioden.

Når det gjelder punktet om at vi bytter slitte skinner med pent brukte, vil jeg poengtere at vi ikke må bli så blaserte på jernbanen at vi "kjøper nye sokker istedet for å vaske de gamle". Tekniske og økonomiske betraktninger ligger til grunn når Meråkerbanen fikk brukte skinner. Baneprioritet, trafikkmengde og levetidsbetraktninger er en del av denne vurderingen. En større pengesekk i dag, ville ikke ha endret på dette valget.

Det kan være dyrt å være fattig. Det er også mulig å få mer igjen for pengene ved å være nøysom og å stille krav. Når Stortinget bevilger lite penger til vedlikehold medfører dette at levetiden for en del anlegg reduseres.

Dette er naturlig. Nå viser imidlertid behandlingen av Norsk Jernbaneplan at vi får større gjennomslag for å prioritere vedlikehold de nærmeste fire årene.

Jernbanen er liv laga. Det er ingen tvil om det. Det er en kjensgjerning at situasjonen for nettet nord for Trondheim i noen år framover vil være preget av et visst forfall med hensyn til vedlikehold. Vi vil fortsatt oppleve en kjøreveg med høy feilfrekvens, og det vil være behov for å redusere kjørehastighet for flere avsnitt. Så lenge ledelsen er klar over konsekvensen, og klart og tydelig varsler bevilgende myndigheter om dette (blant annet via NJP), og togrutene samtidig tar høyde for forsinkelsene, så er dette en måte å operere på som er foreløpig, men lite tilfredsstillende for oss.

Jernbanen er absolutt
liv laga nord for Dovre!

Osmund Ueland

D•I•A•L•O•G

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
ANSVARLIG REDAKTØR:
Jernbanedirektør Magne Paulsen
REDAKSJON:
Stig Herjuaune (redaktør), linje 72525
Olav Nordli, linje 55990
Harry Korslund, linje 55989
ADRESSE, REDAKSJONEN:
Region Nord, Pirsenteret, 7005 Trondheim
Internt nett: Kjøreveien@Jernbaneverket@JBV TRH

UTGITT AV :
Jernbaneverket, 0048 OSLO
Pilestredet 19
OPPLAG: 6.500

Layout:
INFOproduksjon, Arne Eidal Braathen
Trykk:
Grafmont AS, Oslo
Distribusjon:
Kontortrykk, linje 51062/3

Nyttige info-telefoner i Jernbaneverket:

Direktoratet
Tor Saghaug (22 4)5 53 05
Region Øst
Sven Goll (22 4)5 72 47
Region Nord
Stig Herjuaune (72 5) 7 25 25
Region Sør
Arne Habberstad (32 2) 7 55 80
JBV Utbygging, Oslo
Olav Nordli (22 4) 5 59 90
Harry Korslund (22 4) 5 59 89
JBV Utbygging, Drammen
Ronald Holmstrøm (32 2) 7 57 98

Jernbaneverket

Tilbake til rallartiden:

Full fest i kulverten

Dans til levende musikk, sang med rallarkoret, kraftig rallarkost og rallarkledde festdeltakere i et originalt festlokale gjorde sitt til at rallarfesten ble en ubetinget suksess.

DANS OG SPELL: Sandesokning og rallar for kvelden Jan-Erik Trondsen i NSB Eiendom svinger seg i kulverten.

Åshaugen kulvert på parsell 4 på Vestfoldbanen må nok vente ennå en stund før togene kommer susende gjennom. Om ikke den ferdige kulverten blir brukt til togtrafikk, vet i hvertfall kreative sandesokninger å gjøre seg nytte av den. I september arrangerte Sande Lions rallarfest i kulverten.

Sande Lions

- Det var Åge Kleven i Region Sør Teknisk kontor og meg som satt en kveld og kastet fram ideer til arrangement. Siden vi begge jobber i anleggsbransjen kom vi til å tenke på rallarfest. Og de andre i foreningen fattet etterhvert økende interesse. Til slutt var det så mange som ville være med på festen at vi måtte sette ned foten. Vi kunne ikke ta hånd om flere deltakere, sier president i Sande Lions Jarle Breda.

Glimrende lokale

Nesten alle medlemmene i Sande Lions tok del i arbeidet med å arrangere fest. Dansegolvet kom til veie ved hjelp av PEAB. De var i ferd med å rive forskalingen på Bremsa bru, og med den ubrukte siden opp ble platene det mest polerte dansegolv. Selmer stilte opp med alt de trengte av strøm, kabler, aggregater og fiberduk som ble brukt til gulv. Med feststemte personer, duker og blomster på bordene, små bjerketrær utplassert og lys som bredte seg opp mot taket, minnet det hele om et originalt og lunt festlokale, og slett ikke på en kald og hard betongkulvert.

Tung kost

Man lager ikke rallarfest uten å servere skikkelig rallarkost. Maten besto av dugende svineknoker med kål og poteter som ba om å bli forbrent vekk i svingende danserytmer. Øl og spritbevilling gjorde sitt for å holde tørsten unna. Jernbanehistorikeren Asbjørn Jacobsen brakte deltakerne tilbake i historien da han fortalte om den gang Vestfoldbanen ble bygget forbi Åshaugen i forrige århundre. Representanter fra entreprenørene og Jernbaneverket orienterte om moderniseringen av Vestfoldbanen og fra arbeidene med parsellene gjennom Sande.

Gode penger

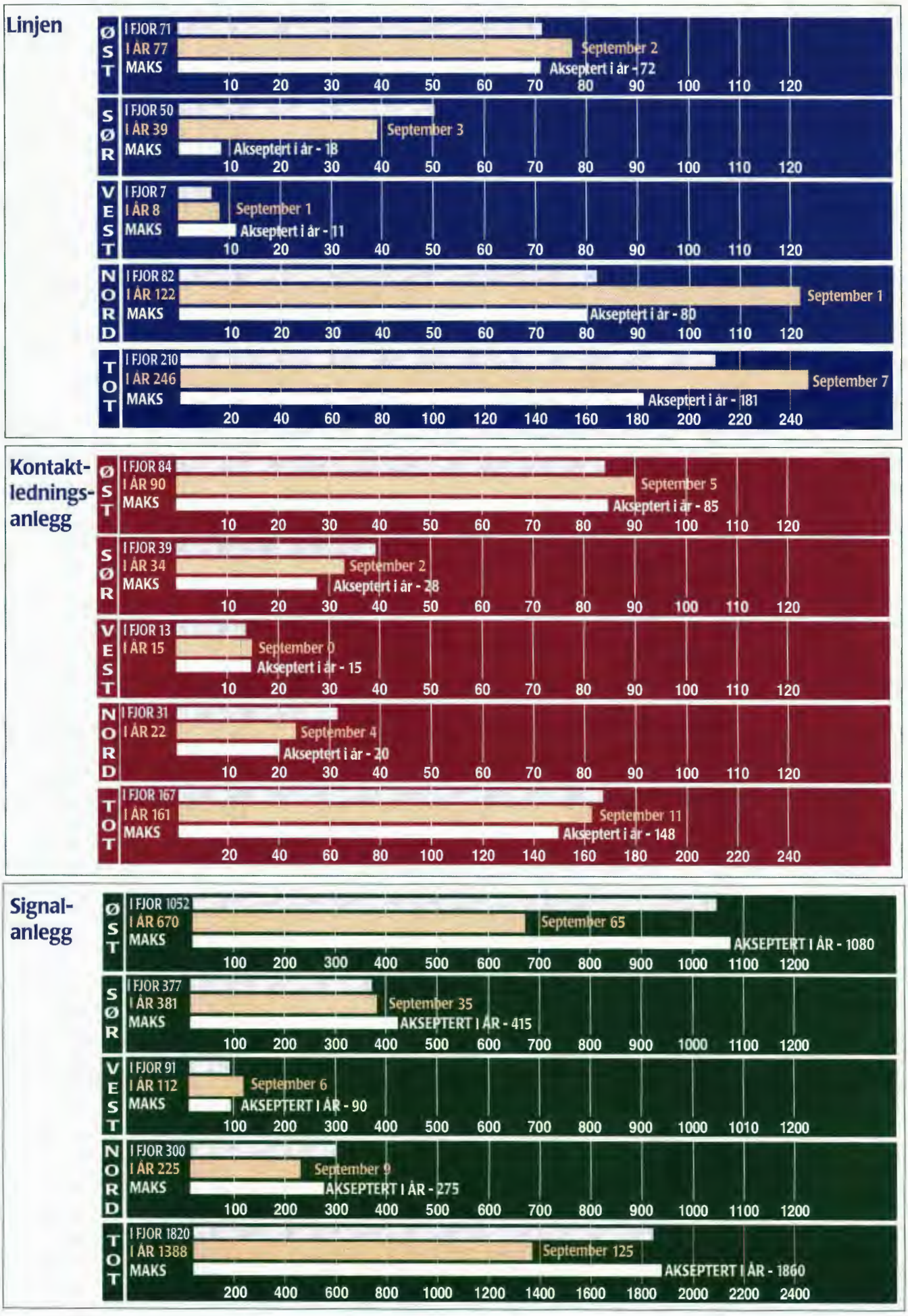
Til neste år fyller Sande Lions 25 år og det er for å få penger til det jubileet vi ville lage et spesielt arrangement nå, sier Jarle Breda. - Det ble det største vi har hatt til nå og det gav oss 25 000 kroner i kassa, avslutter han.

RONALD HOLMSTRØM

NYTT NAVN PÅ KJØREVEIEN

**Kjøreveien skal få nytt navn fra januar 1998.
Nå er det opp til dere lesere å finne fram til et offensivt og spennende navn på Jernbanvekets eget magasin. Navnet må gjenspeile noe av det vi driver med og ha noe av vår egenart i seg. Bidraget som blir valgt, blir honorert med en gedigen overraskelse. Forslag sendes Kjøreveien, Jernbanverket, Region Nord, Pirsenteret, 7005 Trondheim**

FEIL I JERNBANEVERKET - RAPPORT FRA REGIONENE



DESIGN OG PROFILERING

VI MÅ TA VARE PÅ DET POSITIVE

Den nye logoen var på plass da Jernbaneverket ble skilt ut fra NSB 1. desember i fjor, men bortsett fra det, var det knapt noe som skilte de to bedriftene fra hverandre innenfor design og profilering. Siden har Jernbaneverket begynt å finne sin egen identitet, men fremdeles er mye ugjort - så mye at Helene Ege bruker hele sin arbeidsdag til å lage designprogram for den ferske bedriften.

Fortid i NSB

Utviklingen av programmet går i to trinn: Innen utgangen av året skal de visuelle grunnelementene være ferdige. Denne delen av programmet inneholder retningslinjer for utforming av forretningstrykksaker, informasjonsmateriell, skilting, merking av arbeidstøy, fargesetting og merking av biler og skinnegående materiell. Et år senere skal resten av programmet være ferdig. Det skal inneholde estetiske kriterier for omgivelsene.

I likhet med de fleste i Jernbaneverket har Helene Ege en fortid i NSB. I 5 år var hun ansatt på designkontoret før hun fikk en fri stilling på grafisk senter i Prinsens gate, hvor hun solgte grafiske tjenester eksternt og internt, mest det siste. 1. mai begynte hun i sin nye stilling.

- I disse tider må vi være nøkterne og ta vare på det som er positivt, sier hun. - Det er ikke rom for forandringer for forandringenes skyld. Det ville for eksempel vært meningsløst å lakkere de gule arbeidsmaskinene i nye farger.

Viktig for "imagen"

- Hvorfor bør Jernbaneverket ha et designprogram?

- Vi må være klar over at det er summen av de daglige handlinger, kommunikasjoner og produkter som utgjør det totale ansiktet utad. Design er bare en del av det hele, men en viktig del. Hensikten med designprogrammet er å gjøre Jernbaneverket synlig og kjent. Det skal bidra til å skape et positivt bilde av bedriften i folks bevissthet. Det er viktig at vi profilerer oss helhetlig og at vi framstår samstemte utad. Det er også viktig at vi får en "image" slik at folk tiltror oss å kunne gjøre den jobben vi er satt til. Dette kan igjen få innvirkning på mulighetene til å få de nødvendige bevilgningene.

- Blir det opp til deg alene å bestemme hvilket visuelt inntrykk Jernbaneverket skal gi?

- Nei, ledelsen gir føringer og ledelsen bestemmer. Min rolle er rådgivende. Logoen var laget før jeg kom hit. Den gir også føringer. Vi skal skape et visuelt landskap rundt logoen som kler den. Fargene som brukes på for eksempel skilt og biler må passe til den.

Helene Ege, som skal lede og koordinere utviklingen av Jernbaneverkets designprogram.

Jeg merker allerede en teamfølelse i Jernbaneverket. Alle jeg har snakket med er opptatte av at vi skal ha vårt eget profilprogram. Men vi starter ikke med blanke ark. Vi tar med oss en arv, og vi må ta vare på det positive i den.

Nødvendig med lojalitet

- Hva var din erfaring fra arbeid med design i NSB? Er folk lojale mot designprogrammene?

- Alle mener at det er viktig at vi har et program, og alle mener at det er viktig at vi følger det, men svært mange mener at det må være lov å avvike fra det i spesielle situasjoner. Problemet er at svært mange også mener at de befinner seg i spesielle situasjoner. Argumentet deres er at de må tilpasse seg sine målgrupper, men det holder ikke. Et designprogram skal inneholde alle de virkemidler de trenger for å kommunisere med de aller fleste målgrupper.

- Hvordan blir forholdet til din tidligere arbeidsgiver under denne prosessen?

- Jeg tror begge parter forstår betydningen av et godt samarbeid på de områdene hvor Jernbaneverket og NSB har felles interesser. For eksempel går ansvarsområdene nesten over i hverandre på stasjonene. Vi har ansvaret for elektroniske og bevegelige skilt, faste skilt er NSBs ansvar i dag.

Miljø langs banene

- Det aller meste av Jernbaneverkets eiendom er skinnegang. Hvilken rolle spiller det for designprogrammet?

- Jeg er veldig opptatt av estetikk og miljø langs banene. Det har stor betydning for hvordan passasjerene opplever en togreise, og for hvordan naboene oppfatter jernbanen. Mange steder gir jernbanen et forfallent og lite tiltalende inntrykk. Designprogrammet skal omfatte alle sider ved Jernbaneverkets virksomhet. I tillegg til retningslinjer for den grafiske profilen skal det inneholde estetiske kriterier for bruer og tunnelportaler og for opprydning og beplantning langs banene.

- Blir du arbeidsledig når profilprogrammet er i boks?

- Det kan jeg ikke tenke meg. Noen må ha ansvaret for gjennomføring og oppfølging av programmet. Det vil dessuten være naturlig å delta i ulike designprosjekter, sier Helene Ege.