KJØREVEIEN

NYTT FRA JERNBANEVERKET NR 2 - FEBRUAR 1998

OVERKAPASITET

Tiltakspakke sikrer jobbene

● Flere tiltak settes nå i verk for å sikre Jernbaneverkets medarbeidere arbeid, selv om det i 1998 vil bli en overkapasitet på ca. 250 personer.

● Mindre vedlikehold enn forventet i Norsk jernbaneplan og foreløpig mindre satsing på krengetog enn vedtatt av Stortinget er to av årsakene overkapsiteten. Det er særlig linjepersonalet som berøres av overkapasiteten. Alle regionene skal nå disponere slik at de mest bemanningskrevende oppgaver blir prioritert. Alle skal få meningsfyllt arbeid, sier Jernbanedirektør Magne Paulsen.

Side 3

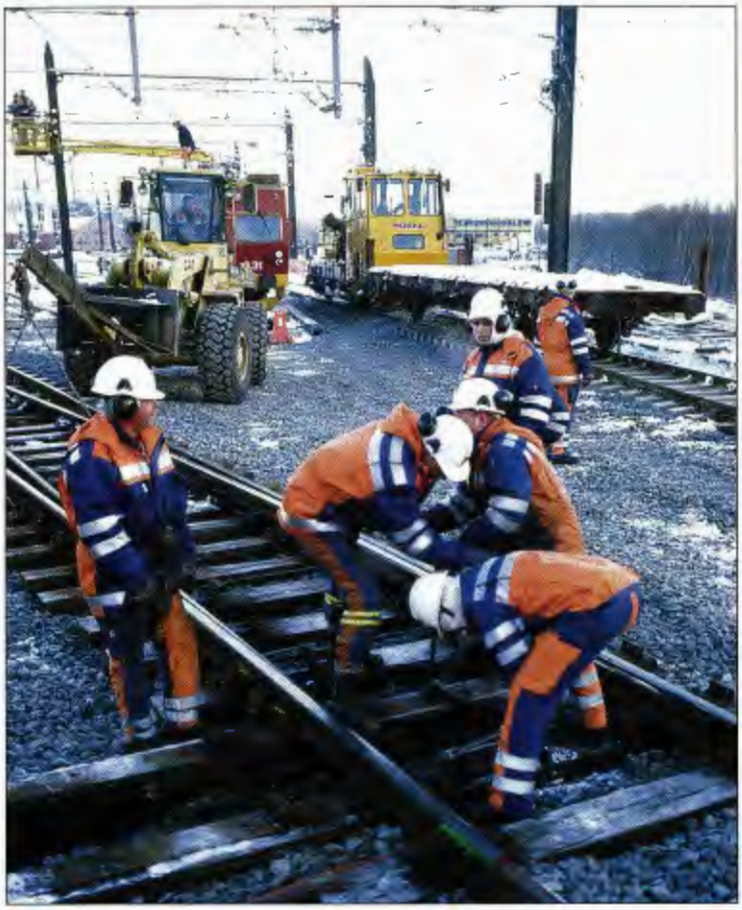
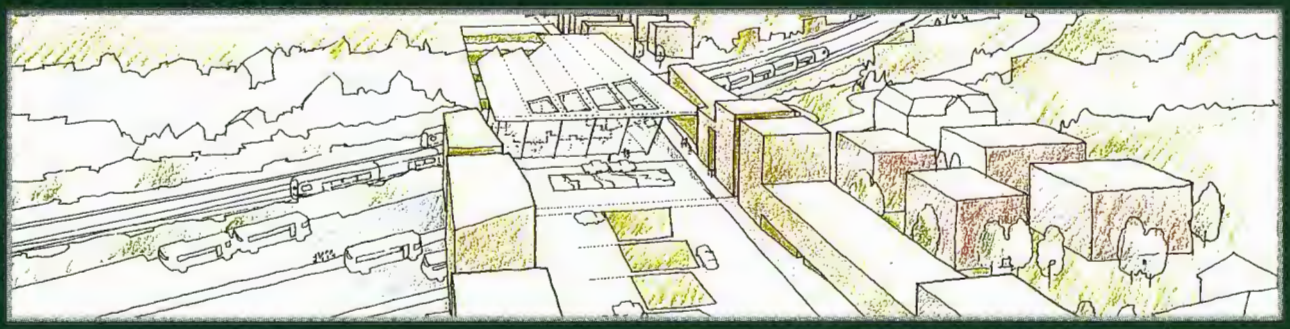


Foto: Anders Haakonsen

Nye Porsgrunn: Kjøreveien har forslagene



- Når vi lager planer, setter vi dem ut i livet. Det skal vi gjøre denne gangen også, sier prosjektleder Bjørg Hilde Herfindal og presenterer de ferske planene for hvordan fellesterminalen for tog og buss bør se ut.

Side 4

Internblad for medarbeidere i Jernbaneverket

Jernbaneverket

Krengetoget skal fram Side 8

Togledere på plass i Jernbaneverket Side 12

Signaler

Om OL-gull, stolthet, trivsel og profesjonalitet

I skrivende stund er det norsk gull-rush i Nagano, og jeg må innrømme at jeg den siste tiden har falt for fristelsen til å stå opp kl 01.00 om natten for å få med meg noen av nattens øvelser. Dette er selvfølgelig en usedvanlig kortsiktig og lite strategisk handling, med tanke på at min lille datter Mari på ni måneder uansett våkner når hun vil, med kun beskjeden interesse og forståelse for mine nattlige prioriteringer. Medaljer er godt for Norge. Gullsankingen samler oss og gjør oss stolte av landet vårt og av de som representerer oss langt der borte, hvor det er dag når det er natt her. Det er lett å si at det var «vi» som fikk gull, selv om det strengt tatt var Dæhlie og Hanevold som stod øverst på pallen.

Det er mangt som samler oss i Jernbaneverket også, på tross av at vi er en organisasjon der forskjellene av og til kan synes mer fremtredende enn likhetene. Det er lett å fokusere på ulikhetene i en etat med 3700 tilsatte når oppgavene og ansvaret er så mangfoldige og varierte og vi er lokalisert på så mange steder i landet. Undersøkelsen «Målevogn P» som vi gjennomførte for snart to år siden, viste jo at vi som jobber i Jernbaneverket er gjennomgående stolte av etaten vår og at vi har usedvanlig stort engasjement rundt produktet vårt. Det er mange sterke meninger i Jernbaneverket, og mange har synspunkter når det gjelder veivalg, prioriteringer, profilering og om hvordan vi skal ta vare på den stolte jernbanekulturen. Å være leder i Jernbaneverket er dermed både enkelt og krevende på en gang. Noen er redde for at nasjonen soler seg så mye i egen fortreffelighet etter suksessen i Nagano, at vi blir selvgode og ukritiske. Det er lov å være glade i og stolte av Norge, på samme måte som vi er glade i og stolte av jernbanen, uten å bli beskyldt for være høye på pæra og å være seg selv nok. Norge trives når det går godt på sportsarenaen, og Jernbaneverket trives når vi får arbeide med det som vi mener er våre viktigste oppgaver. Vi skal være stolte av det engasjementet som samler oss, selv om vi kan være uenige i enkeltsaker og prioriteringer. På den måten tar vi ansvar for og viser respekt for egen og andres trivsel. «Målevogn P» viste nettopp at de aller fleste av oss trives i Jernbaneverket.

Profesjonalitet er et annet stikkord for suksess og utvikling, både for Thomas Alsgaard og for de som jobber i Jernbaneverket. Vi som utgjør ledelsen, er opptatt av å legge forholdene til rette for at alle har mulighet for å utføre sine oppgaver så profesjonelt at vi skal kunne måle oss med de aller beste. Vi må være så profesjonelle at eierne våre er sikre på at hver krone bevilget til Jernbaneverket blir utnyttet til beste for samfunnet, at vi er faglig dyktige i alle leddene i produksjonen vår, at vi har systemer og kompetanse som gjør at vi lykkes og at vi ikke minst har en organisasjon der de menneskelige ressursene trives og utvikles til bl.a. profesjonalitet. Som personal- og organisasjonsdirektør, er jeg særlig opptatt av at vi skal klare å kombinere to av våre sterkeste kjennetegn, trivsel og stolthet, til beste for jernbanen. Etter OL er det mange andre land som vil ønske å måle seg med Norge. Vi i Jernbaneverket skal også kunne måle oss med de aller beste, og vi skal lære av egne og andres feil. Dette innebærer bl.a. at vi er så profesjonelle at vi ikke skal måtte stå skolerett i åpen høring i Stortinget.

For å venne seg til å konkurrere i en annen tidssone, stilte Torgny Mogren klokken 8 timer tilbake den siste tiden før avreise til OL. Vi får håpe svenskene lærer av egne feil. Det nytter nemlig ikke å skru tiden tilbake, verken når du skal til Japan eller skal lykkes som profesjonell samfunnsaktør.

En som definitivt står opp til rett tid, er Tor Saghaug. Du utfordres hermed!

Anne-Kari Bratten

Kolbotn for alle

Rullestolbrukere og barnevognpassasjerer på Kolbotn går lysere tider i møte. I løpet av mars åpnes en rampe som gir alle mulighet til å bruke kulverten under Østfoldbanen - uansett grad av bevegelighet. Rampen gir også bedre adkomst til nordgående spor.

Kolbotn sentrum har vokst betydelig de siste årene, og utbyggingen fortsetter. Men for Kolbotn stasjon var situasjonen lenge uforandret. Først i fjor høst begynte man å gjøre noe med de bratte trappene som har vært eneste adkomst til plattformene.

Det er Oppegård kommune som tok initiativet til å forandre den uholdbare situasjonen. Kulverten under sporene er den eneste gangforbindelsen på tvers av banen i Kolbotn sentrum, og kommunen ønsket at rullestolbrukere skulle ha samme rett som andre til å bevege seg i sentrum. Den gamle, smale trappen ned til kulverten blir derfor revet og erstattet med en bredere trapp og en rampe med stigning 1:12.

4,5 millioner kroner lyder regningen på. I utgangspunktet ville kommunen ha Jernbaneverket med på et spleiselag, men det var ikke mulig å finne plass på noe budsjett, først og fremst fordi nåværende Kolbotn stasjon har en usikker framtid på grunn av planene om nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski. Kommunen satte derfor i gang på egenhånd, men Jernbaneverket er positivt innstilt til utbyggingen og holder fortsatt muligheten åpen for å delta i finansieringen.

Når rampen blir ferdig, får alle passasjerer bra adkomst til tog retning Oslo. Verre er det den andre veien. Til mellomplattformen går det fortsatt bare en bratt trapp, og på grunn av den usikre framtida, vil Kolbotn stasjon ikke bli prioritert. Det finnes dessverre så mange andre stasjoner med dårlig adkomstmuligheter for bevegelseshemmede.

Anders Haakonsen

OVERKAPASITET

Tiltak skal sikre meningsfylt arbeid

I forhold til det som er planlagt innenfor bevilgede budsjetter for 1998, har Jernbaneverket i utgangspunktet en overkapasitet på omlag 250 personer i produksjonsapparatet dette året, hovedsakelig blant linjepersonalet. Jernbanedirektør Magne Paulsen opplyser at en tiltakspakke skal sikre at alle blir fullt ut sysselsatt med meningsfylt arbeid.

- Alle skal sikres meningsfylte oppgaver, og vi vil ta godt vare på Jernbaneverkets ansatte nå og i framtida, sier jernbanedirektør Magne Paulsen.

Hva er årsaken til situasjonen som har oppstått?

- Budsjettet for 1998 følger ikke den opptrappingen av vedlikeholdet som var forventet på grunnlag av Norsk jernbaneplan, og Stortingets vedtak om krengetogssatsing er heller ikke fulgt opp slik som tidligere antatt. Videre har det de siste årene skjedd en kontinuerlig effektivisering av produksjonen vår, blant annet gjennom konkurranseutsetting av vedlikeholds- og investeringsarbeider og investeringer i ny, effektiv maskinpark. Det er også flere andre medvirkende årsaker, sier Paulsen.

Tiltak i år

- Hvilke tiltak er det i første rekke som settes inn?

- Alle regionene vil i 1998 omdisponere slik at bemanningskrevende oppgaver prioriteres foran mer materiellintensive drifts- og vedlikeholdsaktiviteter. Det er kun snakk om en omdisponering i tid, slik at samtlige oppgaver vil være verdiskapende og nødvendige tiltak som er planlagt innenfor regionenes langsiktige vedlikeholdsplaner. Vedlikeholdsaktiviteter som er påkrevde for å unngå nedsatt kjørehastighet, vil ikke bli utsatt.

- Nye drifts- og vedlikeholdsoppgaver vil ikke bli satt ut eksternt i 1998, unntatt i helt spesielle tilfeller. Inngåtte kontrakter vil bli opprettholdt, men vi vil se på mulighetene innenfor kontraktsvilkårene for å frigjøre midler til intern produksjon. Tiltakspakken omfatter også økt satsing på videreutdanning og kompetanseutviklingstiltak for personalet.

- Jeg vil understreke at denne situasjonen ikke må føre til at oppgaver som skal utføres blir belastet med unødvendig stor bemanning og kostnader. Det er viktig at overkapasiteten synliggjøres ved at alle avvik fra planlagt produksjon dokumenteres og effekten vurderes, påpeker Paulsen.

Utfordringer på sikt

- Hva venter du vil skje videre framover?

- Dersom vi får opptrapping av vedlikeholdsinnsatsen og forberedelser til krengetogsdrift, vil dette medføre sterk økning i egenproduksjonen i 1999. Dette betyr imidlertid ikke at det er slutt på utfordringene. Det vil være nødvendig med en gradvis reduksjon i bemanningen i årene framover dersom Jernbaneverket skal utvikle seg videre og løse sine oppgaver på en fleksibel og effektiv måte.

- Bakgrunnen for dette er bl.a. innføring av ny teknologi og arbeidsbesparende metoder, samt at utbygging av fjernstyring vil redusere behovet for bemanning på stasjonene. Videre vil den forventede opptrappingen av vedlikeholdet på sikt føre til bedre kvalitet på jernbanenettet og dermed en reduksjon i driftsbudsjettet. En noe lavere egenbemanning kombinert med økt bruk av eksterne leveranser vil også gjøre oss mer fleksible og tilpasningsdyktige i forhold til sesongsvingninger og skiftende bevilgninger fra år til år.

- Vi vil sette i gang en prosess i alle hovedenheter for å få fram et tydeligere bilde omkring bemanningssituasjonen, men jeg understreker at dette arbeidet foreløpig bare ligger i startgropa. Vi vil involvere de tillitsvalgte i prosessen, og det er ikke under noen omstendighet aktuelt med tiltak som oppsigelse og ventelønn. Vi skal ta godt vare på alle som er ansatt i Jernbaneverket i dag, slår Magne Paulsen fast.

OLAV NORDLI

Ett av tiltakene for å sikre full sysselsetting er omdisponering av vedlikeholdsmidler til personellintensive prosjekter, som f.eks. oppgradering av skiftetomter, sporplanfornyelser, vedlikehold av gjerder etc. (Illustrasjonsfoto: Anders Haakonsen)

Å samle kollektivtrafikken på en fellesterminal krever store investeringer i de fleste byer. Et unntak er Porsgrunn hvor samlingen kan skje med et enkelt grep. Nå skal grepet endelig tas med felles anstrengelser fra alle berørte parter.

Buss og tog går sammen i Porsgrunn

En innstilling om hvordan fellesterminalen og området rundt bør se ut ble presentert 24. februar. Innstillingen er basert på resultatene fra et parallelloppdrag. Tre grupper av arkitekter og konsulentfirmaer har arbeidet med saken uavhengig av hverandre og lagt fram sine utkast.

Forholdene ligger svært godt til rette for en fellesterminal for buss og tog i Porsgrunn. Bussoppstillingsplassen ligger et steinkast fra plattformen til spor 1, men for passasjerer med tung bagasje å slepe på, er det et godt stykke å gå mellom terminalbygningene for buss og tog. Når disse bygningene dessuten er små, nedslitte og uhensiktsmessige, og det ikke er noen store fysiske hindringer for en ny felles terminalbygning, kan det virke merkelig at dette ikke er blitt oppført for lenge siden.

Noe av forklaringen på at det har trukket ut, er de store planene for området rundt terminalen. Her er det planlagt en omfattende utbygging som vil legge føringer for utformingen av terminalområdet. Før man kan komme i gang med byggingen av selve terminalen, må bruken av området rundt avklares. Det må også tas en avgjørelse om hvordan veisystemet i området skal være. Tre veiløsninger er aktuelle. Hver av gruppene som har vært med på parallelloppdraget, har lagt fram et utkast for hver av de tre veiløsningene.

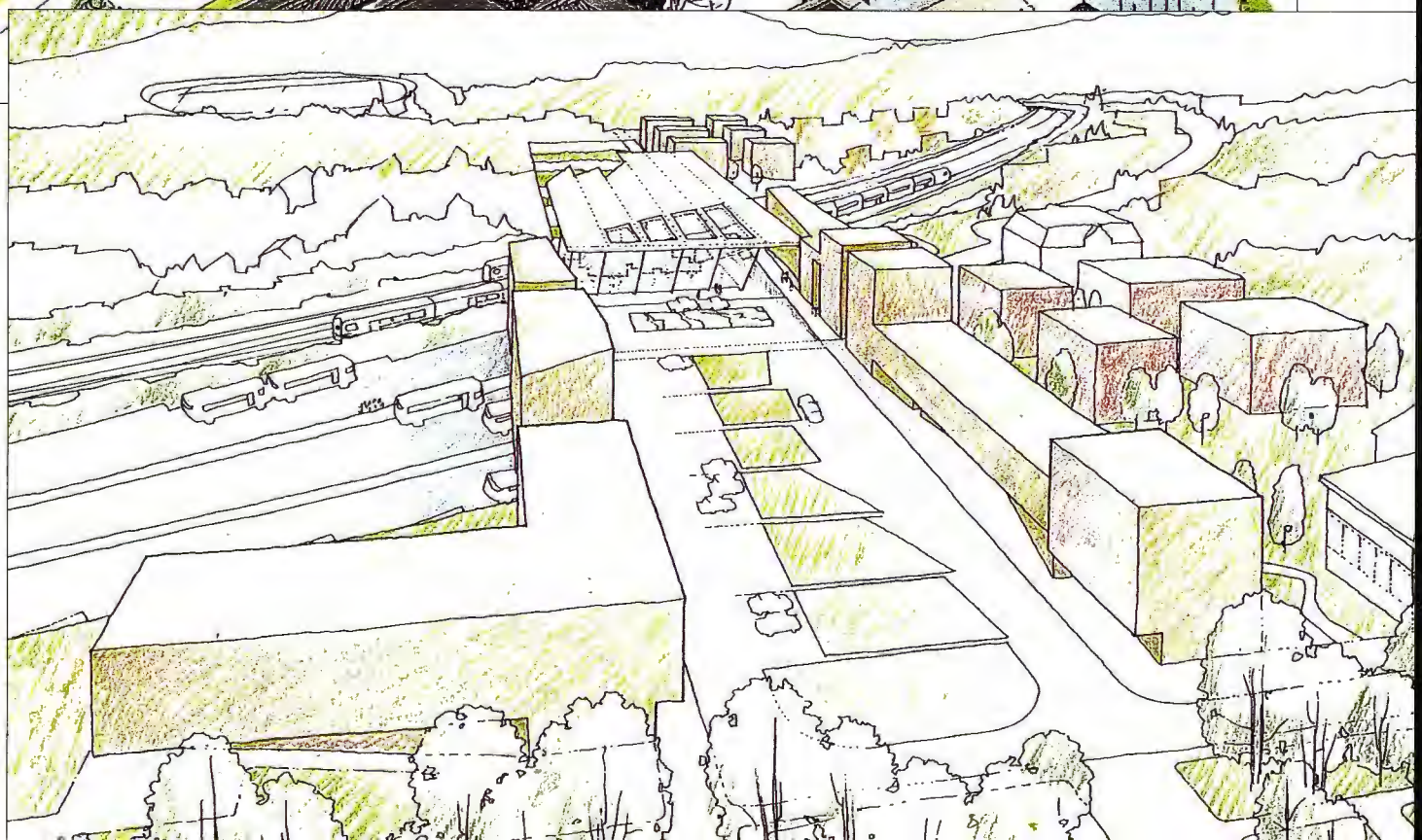
Porsgrunn kommune, Telemark fylkeskommune, Jernbaneverket og Statens vegvesen samarbeider om planene for terminalområdet. En prosjektgruppe med representanter fra alle fire parter har vurdert utkastene og avgitt innstillingen.

Innstillingen gir ingen endelig avklaring på hvordan området skal se ut, men den gir elementer som skal legges til grunn for det videre arbeidet. Utbyggingsplanene er så omfattende at det kan bli aktuelt å bygge ut området etappevis. Forhåpentligsvis vil en ny fellesterminal inngå i første etappe.

Innstillingen er ikke bindende, men prosjektleder Bjørg Hilde Herfindal i Porsgrunn kommune tror ikke det er noen fare for at den ender i arktivet.

- Porsgrunn kommune ønsker ikke å lage planer for arkivet. Når vi lager planer, setter vi dem ut i livet. Det skal vi gjøre denne gangen også, sier hun.

Anders Haakonsen



Investeringer i 1998:

Oslo får det meste

Oslo-området og det sentrale Østlandet får desidert mest av investeringsmidlene for 1998. En rekke tiltak som har sammenheng med flytogprosjektet, skal avsluttes i løpet av inneværende år. Dermed blir det lite igjen til resten av landet.

Mest penger går til **Nationaltheatret stasjon.** 230 millioner kroner skal brukes på utvidelsen. Vestre oppgang åpnes i neste måned, men den nye stasjonshallen blir ikke klar til bruk før mot slutten av årtusenet. **Skøyen stasjon**, som blir ferdig i år, får 155 millioner kroner.

74 millioner går med til å skjerme beboerne i **Gamlebyen** i mot støy fra flytogene. Beløpet går både til støyskjermer og til utskfting av vinduer. Et nytt LCD-basert toganviseranlegg til ikke mindre enn 30,5 millioner kroner, skal stå klart på **Oslo S** i løpet av høsten. Arbeidet med ny driftssentral på samme stasjon fortsetter. Det er et prosjekt som går over flere år, og blir ikke avsluttet før i 2000. **Asker stasjon** går gjennom betydelige forandringer i forbindelse med at dette blir endestasjonen for flytogene. Utbyggingen av ATS og CTC på strekningen **Asker-Spikkestad** fortsetter, og er ventet ferdig i 1999.

Til nytt dobbeltspor gjennom nordre **Vestfold** er det bevilget 113,3 millioner kroner, fordelt på 108,9 mill. på parsell 3 og 84,4 mill. på parsell 4.

7,8 millioner kroner er bevilget til fullføring av første delombygging på **Gulskogen**. 10,6 millioner går til nytt sikringsanlegg på **Skien**, 18,3 mill. til **Kjelland** omformer og ca. 5 mill.

Nye Skøyen stasjon er et av de få prosjektene som har fått romslig med penger. Stasjonen skal være ferdig i løpet av året.

til ombygging av **Bryne stasjon**.

Nytt dobbeltspor mellom Såstad og Haug på **Østfoldbanen** får 100 millioner kroner, mens 8,4 mill. går til Smørbekk omformer.

På høyfjellet på **Bergensban**en fortsetter linjeomleggingen. 38,2 millioner går til Gråskallenparsellen, mens Storurdi- og Larsbuparsellen får tilsammen 16 millioner kroner. Alle disse parsellene ligger mellom Haugastøl og Finse. 1 500 meter ny bane blir ferdig til høsten, det øvrige blir ferdig neste år.

På **Dovre- og Rørosbanen** blir investeringene beskjedne. På Rena, Ringebu og Vinstra blir det etablert skysstasjoner i løpet av året. Jernbaneverkets andel av utgiftene på disse stasjonene er henholdsvis 1,35, 1,8 og 2 millioner kroner. Alle skal være ferdige innen åpningen av Gardermobanen 8. oktober.

Nordpå blir det heller ikke satset mye penger. Det eneste prosjektet av betydning er godsterminalen i **Narvik** som får 10 millioner kroner.

Anders Haakonsen

et prosjektet utenfor det sentrale Østlandsområ-et som har fått mest penger i år, er utbygging av ergensbanen mellom Haugastøl og Finse. Banen ir likevel ikke ferdig før i 1999.

Arbeidet med bygningen som skal romme vestibylen på den nye delen av Nationaltheatret stasjon er i gang. Denne stasjonen vil legge beslag på en stor del av bevilgningene for 1998.

Søker svar om kalk o

Kalk- og sementstabilisering av grunnen har vært brukt ved flere av Jernbaneverkets større utbyggings-prosjekter de senere årene, men fortsatt er det mange ubesvarte spørsmål knyttet til denne metoden. Et større forsknings- og utviklings-prosjekt i samarbeid med Veidekke skal nå bidra til å få fram svarene.

KRAFTTAK: Ved å ramme et 12 meter langt stålrør rundt pælen, kunne man før jul trekke opp en ferdig installert kalk/sementpæl på anlegget i Rygge. Et krafttak med mobilkran måtte til før leira ga slipp på sine hemmeligheter. Prosjektsekretær Thomas Kristiansen i Veidekke Anlegg (t.v.) og Torbjørn Lund i Jernbaneverket Utbygging foran pælen.

Metoden brukes der det er dårlige grunnforhold (leire) og går i korthet ut på at en blanding av kalk og sement blandes inn i grunnen med en stor visp som når 15-20 meter dypt. Kalken og sementen reagerer med fuktigheten i leira og gir grunnen en styrkeøkning som bedrer egenskapene med hensyn til setninger, stabilitet og vibrasjoner.

Benyttet i Sverige

Svenskene har brukt metoden siden sekstitallet, men det er først de siste årene at bruken her i Norge har fått et omfang av betydning. Prosjektleder Torbjørn Lund i Utbygging forteller:

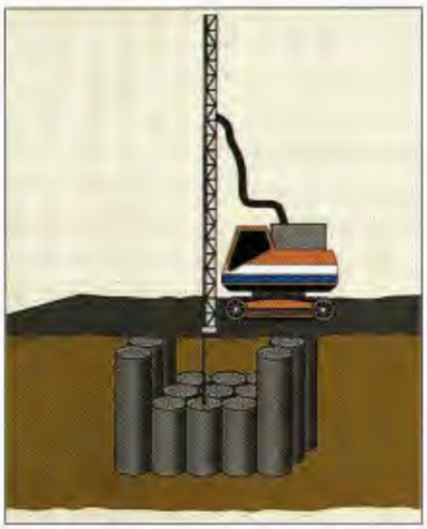
- I Sverige er metoden først og fremst brukt som setningsreduserende tiltak i veg- og jernbanetraseer. Dette hadde Jernbaneverket forøvrig gode erfaringer med bl.a. på Dobbeltsporet gjennom Vestby. Nå har vi i Norge også begynt å bruke kalk og sement til skråningsstabilisering, noe som ikke er vanlig i Sverige og har vakt stor interesse der borte. Metoden er delvis brukt på denne måten på noen parseller på Gardermobanen og ved dobbeltsporprosjektene Såstad-Haug i Østfold og Sande i Vestfold. Erfaringene med dette er noe mer blandet, sier Lund.

- Vi ønsker derfor å besvare flest mulig uklarheter knyttet til metoden, heve vår kompetanse og videreutvikle bruken. Dette er viktig bl.a. fordi dette er en svært aktuell metode for mange prosjekter som er under planlegging, bl.a. på Østfold- og Vestfoldbanen.

Testfelt

På to prøvefelt ved dobbeltspor-anlegget Såstad-Haug, hvor Veidekke er hovedentreprenør for grunnarbeid-ene, er det satt ned over ett tusen løpemeter med kalk- og sementpæler, både som enkeltpæler og i ribber.

g sement



MEDSAMMENSVORNE: Et knippe av de som har vært involvert i prosjektet: Bak f.v. FoU-koordinator Per Ola Ulseth i Veidekke Anlegg, dr.ing. professor Steinar Nordal ved NTNU Geoteknisk fakultet, direktør forskning och utveckling Göran Holm ved Statens geotekniske institut i Sverige, teknisk direktør Kjell Karlsrud ved NGI og prosjektsekretærThomas Kristiansen i Veidekke Anlegg.
Foran f.v. prosjektsjef Kjell Larsen Wattum i Norcem, prosjektleder Astri Eggen ved NGI, amanuensis Arnfinn Emdal ved NTNU Geoteknisk fakultet og prosjektleder Torbjørn Lund ved Jernbaneverket Utbygging.

Prøvepælene er satt ned i områder med ulikt vanninnhold i grunnen, og det blir gjennomført testing for å fastslå fasthetsutviklingen etter ulike antall døgn.

En rekke ulike parametre blir testet, bl.a. stignings- og rotasjonshastighet ved innblandingen, utforming av innblandingsverktøyet og blandingsforholdet mellom kalk og sement. Det blir også benyttet flere ulike metoder for å gjøre prøver av pælene, like inntil opptak av hele pæler i 12 meters lengde. Evaluering av de forskjellige testmetodene er dessuten et viktig parameter i seg selv.

- Vi har høstet svært gode erfaringer med samarbeids- og prosjektformen som er gjennomført. Et slikt bredt faglig samarbeid på tvers av ordinære skillelinjer er en god måte å etablere og spre kompetanse på, og jeg håper at dette vil sikre høy kvalitet ved bruk av denne metoden i framtida, sier Torbjørn Lund.

OLAV NORDLI

Sand og sementstabilisering på dobbeltsporprosjektet i Sande i 1996.

Dette er prosjektet

- Hensikten er å dokumentere en rekke forhold knyttet til dimensjonering, installasjon og effekt av kalk- og sementstabilisering.
- Prosjektet er inndelt i tre faser: 1) Kartlegging av status i dag. 2) Gjennomføring av prøveprogram. 3) Sluttrapport med analyser av prøveprogrammet, markedsanalyser og produktutvikling. Prosjektet startet våren 1997 og avsluttes våren 1998.
- Arbeidet er organisert som en offentlig forsknings- og utviklingskontrakt (OFU). 25 prosent av kostnadene dekkes av Statens nærings- og distriktutviklingsfond (SND), mens de resterende deles mellom Veidekke ASA og Jernbaneverket Utbygging.
- Prosjektet har hentet ekstern bistand fra bl.a. Norges Geotekniske Institutt, Statens Geotekniska Institut i Sverige, SINTEF/NTNU, Norcem/Franzefoss Bruk AS, Bj. Kynningsrud AS/Hercules Grundläggning AB og flere konsulentfirmaer.

57 millioner kroner er alt Stortinget har kunnet avse til krengetogtilpasning i 1998. Et beskjedent beløp, men likevel nok til å gi klarsignal for flere prosjekter langs banene. Forberedelser for nedleggelse av planoverganger på Sørlandsbanen får høy prioritet i år.

Krengetoget skal fram

Til tross for den stusselige bevilgningen står målet fast: Innen utgangen av 2001 skal det investeres 1,6 milliarder kroner i å tilpasse Sørlandsbanen, Bergensbanen og Dovrebanen til krengetogdrift. Omkring halvparten av pengene vil gå med til forlengelse av krysningsspor, en fjerdedel går til spor, kontaktledningsanlegg, sikringsanlegg og strømforsyning, og en fjerdedel til nedlegging av planoverganger.

Nedleging av planoverganger blir en omfattende jobb, ikke minst juridisk. Over tusen planoverganger skal bort fra de tre banene. Mange av dem er ikke lenger i bruk - på Bergensbanen gjelder det over halvparten - men man kan ikke bare se bort fra dem av den grunn. Lemmer må fjernes og gjerder reetableres, og man må en tur innom rettsapparatet for å avlyse rettigheter til tidligere brukere. Erstatningsbeløpet for en avlyst rettighet ligger vanligvis rundt 5 000 kroner når overgangen ikke er i bruk.

Ikke alle overgangene er så billige å bli kvitt. Selv om trafikken på kryssende vei er ytterst beskjeden i de fleste tilfellene, kan de ikke stenges uten at det gis alternative krysningsmuligheter. En løsning som vil bli flittig benyttet, er å erstatte flere overganger med en. Man lager en samlevei som føres over eller under banen på et egnet sted. Kulvert under banen blir den vanligste løsningen i slike tilfeller. En annen løsning som skal benyttes flere steder, er å legge veien over en tunnel.

Nye tømmerveier

Nedleggelse av en planovergang medfører ofte ulemper for dem som bor langs sporet, fordi adkomstveien til et bolighus eller et gårdsbruk blir lengre. I slike tilfeller må ulempene kompenseres med et engangsbeløp. Noen overganger brukes bare til skogsdrift. De erstattes ved at det anlegges nye tømmerveier fram til nærmeste planfrie krysning. En god del av pengene som er bevilget for 1998 vil bli brukt til anlegg av nye tømmerveier.

Nesten alle planovergangene som skal fjernes i forbindelse med krengetogprosjektet, er private. Nedleggelse av planoverganger på offentlige veier er en atskillig mer komplisert, fordi krysningspunktet mellom bane og vei ikke kan flyttes langt vekk. Men siden formålet er å få farten opp, er det ikke så viktig å bli kvitt overganger på offentlig vei, siden disse alltid sikret. Maksimal hastighet over en usikret planovergang med god sikt er 130 km/t. Når den er sikret, kan farten økes til 160 km/t. Ved at arbeidet konsentreres om usikrete planoverganger, oppnår man også en betydelig sikkerhetsgevinst. Man behøver ikke reise med tog for å få glede av de 1,6 milliardene som skal investeres.

Til glede for mange

Forlengelse av krysningsspor er også et tiltak som mange får glede av. For korte krysningsspor skaper flaskehalser mange steder. Når krengetogprosjektet er avsluttet, er 18-20 kryningsspor forlenget til 850 meter effektiv lengde. Alle kategorier togbrukere har nytte av at disse flaskehalsene forsvinner.

Flere av forlengelsene vil bli svært kostbare. Det gjelder først og fremst de som går gjennom tettsteder. Det skyldes ikke

Det svenske krengetoget X 2 har gått i prøvedrift på Sørlandsbanen tidligere. Neste år blir det permanent krengetogkjøring på samme bane.

minst at man er bundet opp av gateløp og bebyggelse. Dermed går det med store beløp til ombygging av planoverganger. Et spesielt kostbart prosjekt er planlagt på Stange mellom Eidsvoll og Hamar, men også de øvrige prosjektene på Dovrebanen vil kreve mye penger.

Det skal også anlegges to helt nye krysningsspor - Lyser og Leivoll, begge på Sørlandsbanen. Lyser ligger mellom Neslandsvatn og Gjerstad, Leivoll mellom Marnardal og Audnedal. Grunnarbeidet på Lyser kommer i gang i år. Flere krysningssporprosjekter gir ikke budsjettet plass til i år.

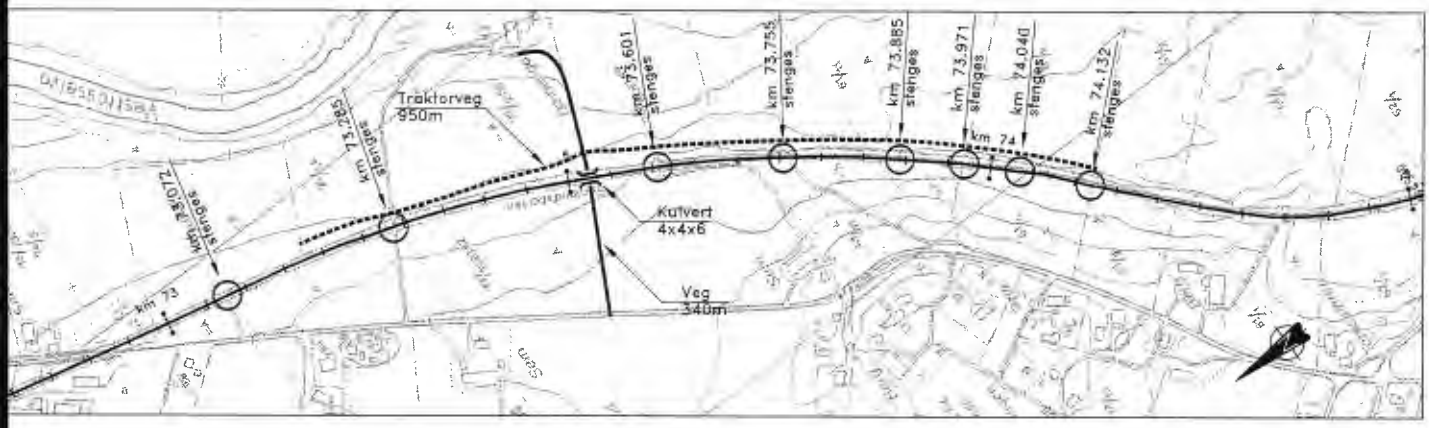
Bjelkebruer forsvinner

Justering av spor er viktig for å få effektiv utnyttelse av krengetogene. Kurveretting i vanlig forstand blir det ikke noe av, det er snakk om forlengelse av overgangskurver, justering av overhøyder og generell sporjustering. Dessuten blir mange korte bjelkebruer erstattet med traubruer med gjennomgående ballast.

På deler av Bergensbanen skal KL-anlegget oppgraderes for penger fra krengetogprosjektet, men for øvrig blir penger til nye KL-anlegg tatt fra vedlikeholdsbudsjettet. Flytting av signaler er derimot et rent tilpasningstiltak for krengetog. Mange signaler må flyttes for at varslingsavstanden skal bli lang nok når farten settes opp. På Sørlandsbanen blir det også behov for bedre strømforsyning når krengetogene begynner å rulle. Det skal derfor tas i bruk nye omformere på Neslandsvatn og Leivoll.

Anders Haakonsen

De private planovergangene ligger tett som hagl mellom Hokksund og Vestfossen. Den stiplete linjen viser hvordan en samlevei skal avskjære dem. Den heltrukne linjen viser den nye veien som skal føre samleveien i en kulvert under Sørlandsbanen.



Trafikkavdelingen har ansvaret for hele den operative trafikkstyring i de respektive regionene. I JØ innebærer det togekspedisjon på tjuefem stasjoner ved siden av togledelsen i Oslo og på Hamar. Avdelingen har også ansvaret for ruteplanlegging og spordisponering, og for publikumsinformasjon over høyttalere og tavler. I tillegg kommer elkraftsentralen og banemeldingsentralen, samt de to trafikkontrollørene som skal følge opp punktlighetsstatistikken. Sentralbordet for NBS BA og Jernbaneverket hører også inn under trafikkavdelingen i JØ.

Trafikksjefen og de gode hjelperne:

Like god for gods - som for persontog, og for flytog med

Da Ove Skovdahl holdt damenes tale på julebordet i Region Øst, fortalte han eventyret om Kong Magne som ønsket seg en jernbane som var like god for gods- som for persontog, og for flytog med. Skovdahl var plansjef den gang, og han må ha planlagt sporene så perfekt at det gikk gjetord om ham til kongen. "Mon tro om han kan kjøre tog med," undret vel Kong Magne, for ikke lenge etter fikk Skovdahl jobben som trafikksjef i en fjerdedel av riket.

Den første januar ble det opprettet trafikkavdelinger i alle regionene. Trafikkavdelingene ledes av en trafikksjef og har ansvar for den samlede operative trafikkstyringen i de respektive regionene. På sikt skal det bli mulig å konkurrere på kjøreveien, og derfor trenger vi å samle all trafikkstyring i en enhet med totalansvar for togframføringen på jernbanenettet.

Funksjoner som hører sammen

Kongsdattera fikk han nok ikke, men Ove Skovdahl har fått 288 nye gode hjelpere i regionsriket sitt. Disse er fordelt på togledelse, togekspedisjon, trafikkontroll, elkraftsentralen og sentralbordet. Etter en uke i jobben har han blitt kjent med åtte av dem.

– Det er spennende å lede så mange mennesker som sitter så spredt. Enhetene i den nye trafikkavdelingen har tidligere levd en omflakkende tilværelse – det siste året har sentralbordet for NSB BA og Jernbaneverket tilhørt Bane Tele; i JØ har elkraftsentralen og togekspeditørene ligget inn under produksjonsenheten; mens togledelsen har vært en del av NSB persontrafikk. Nå har vi samlet mange enheter som hver for seg har fungert bra, og utfordringen blir å få dem til å fungere enda bedre sammen.

Han er tilfreds med sammenslåingen, og legger vekt på at lederne for de enkelte enhetene også er fornøyde med at funksjonene – som egentlig hører sammen – endelig er samlet i én enhet. Trafikkstyringsfunksjonen er nå blitt komplett, og lederne for enhetene understreker at de ansatte trenger å få slå seg til ro etter mange omorganiseringer. I den nærmeste tiden skal lederne lage en virksomhetsplan for trafikkavdelingen.

EU-tilpasning

– Hvorfor var det nødvendig å opprette en trafikkavdeling?

– Ifølge EU-direktivene og Jernbaneloven er det Jernbaneverket som skal ha ansvar for trafikkstyringen, sier Skovdahl og smiler skjevt når han slår fast at Norge et er av de flinkeste landene i Europa til å tilpasse seg EU.

– Hvordan synes du det har gått etter omleggingen?

I 9. etasje på Oslo S sitter Johnny Vaaler foran fire dataskjermer med oversikt over ferdselen mellom Lillestrøm og Charlottenberg. Hvordan har han opplevd overflyttingen til Jernbaneverket?

– Jeg har ikke merket noen forskjell, i hvert fall ikke foreløpig, sier han og klikker grønt lys for et arbeidstog på Haga st. – Vi utfører den samme jobben som før, så det er egentlig ingen stor forandring å tilhøre Jernbaneverket. Faktisk føles det mer riktig å være i Jernbaneverket – vi føler oss mer hjemme sammen med togekspeditørene, som allerede har vært der ett år.

Vaaler synes han har fått god orientering om endringene som skulle skje, men har ikke møtt så mange fra Jernbaneverket enda. Det vil det sikkert bli en endring på. For trafikksjefen har signalisert at han kommer til å reise rundt for å lære.

– Kommunikasjonen fungerer, og det er ingen grunn til at dette her ikke skal gå bra! Folk kjenner hverandre fra før og er vant til å jobbe sammen. De har gjort det lenge. Det som blir nytt og annerledes – og spennende! – er å få de forskjellige enhetene til å utfylle hverandre bedre for å avvikle trafikken best mulig. Målet for trafikkavdelingen er å oppnå best mulig punktlighet, og det innebærer f.eks at vi må kartlegge forsinkelser.

I "tenkeboksen"

– Hva må det evt. gjøres noe med?

– Det er sikkert ting som kan forbedres, men jeg har ikke forutsetninger for å si noe konkret om det enda. Er det ikke hundre dager nye ledere pleier å påberope seg før de går ut av tenkeboksen?

Det tar ham likevel bare noen sekunder før han sier det er viktig å trene på avviks-situasjoner, og at det er mye lettere å gjøre dette når alle er samlet. Han forteller at han reiste mye en hetesommer i Hallingdal, og at det var en sommer med mye solslyng og forsinkelser. Det var lærerikt, sier han.

– Er trafikkavdelingene like i alle regionene?

– Ja, jeg tror det. Det JØ har som de andre ikke har, er selvfølgelig sentralbordet for NSB BA og Jernbaneverket. Togledelsen på Oslo S tar også imot meldinger fra hele landet og taster inn på tekst-tv. I tillegg fører JØ punktlighetsstatistikker for hele landet, men ellers er vel avdelingene nokså like.

Også de andre regionene har fått sine trafikksjefer: Arne Habberstad i Drammen, Lars Bjørndal i Bergen og Øyvind Brustad i Trondheim.

– Vi kommer nok til å møtes ofte, regner Skovdahl med. – Togene kjører jo på tvers av regionene, og det krever et nært samarbeid mellom toglederne. Et tog fra Skien til Lillehammer kjører for eksempel over tre toglederområder – og vi vil jo ikke at togene skal komme like overraskende over regions-grensene hver gang...

Nina Frang Høyum

Dialog

(Foto: Anders Haakonsen)

Steinar og Øyvinds store dag

Kanskje har de følt seg litt i skyggen av tunneldrivingen og de andre store arbeidene som pågår ved Nationaltheatret - byggeleder Steinar Gaarden (til høyre), byggelederass. Øyvind Solberg og de andre som har hatt ansvaret for den nye Oppgang vest ved stasjonen. Men 20. mars blir det andre boller - da kommer nemlig samferdselsminister Odd Einar Dørum på besøk for å foreta den offisielle åpningen.

Publikum vil forøvrig kunne benytte Oppgang vest allerede fra 9. mars. Samme dag stenger inngangen til stasjonen fra Ruseløkkveien på grunn av arbeidene med ny vestibyle. Denne adkomsten forblir stengt fram til årtusenskiftet, da den gjenoppstår som hovedinngang til den ombygde og utvidede stasjonen.

Godt spor

Resultatet av den årlige målevognkjøringen er alltid omfattet med spenning og kanskje en viss skepsis.

Sørlandsbanen har kunnet vise til bra tall de siste årene og spenningen knyttet seg naturlig nok til hvorvidt det var mulig å bli enda bedre.

Under ledelse av banesjef Olaf Nordbø og os-linjen, Stian Wesøy, befarte Kjøreveien strekningen Kristiansand - Nelaug.

En ren fornøyelse

Når det gjelder selve sporkvaliteten så opplevde vi den fra robelen, og da merkes vel det meste.

Det som slo en var totalkvaliteten på strekningen, med hensyn til f.eks ryddighet. Ikke noen henslengte skinner eller sviller å se, skogen var ryddet langs sporet, kabelkanalene lå snorrett i pinlig nøyaktig avstand fra skinnegangen, ballast ligger der den skal ligge, grøfter var rensket. Det var en skinnegang og en trasè som det var en fornøyelse å se.

Olaf Nordbø blir rent lyrisk når han slår fast;

- Et godt spor er tilfredsstillende og inspirerende for alle - ingen liker å ha et dårlig spor hvor en til stadighet må drive brannnslokking. Det ligger mange tiltak bak et godt spor, drenering, god og rein pukk, sviller og skinner, sporet må ligge der det skal og vi må ha samvittighetsfulle folk som følger opp.

Sporet skal være ryddig og det skal være fint i terrenget langs sporet. Når noe tas ut av sporet skal det fjernes, da blir sporet vakkert og et trivelig sted å jobbe. Dette er også viktig for NSB BAs kunder, at det ser ryddig ut og at vi rydder skog slik at det blir mulig å se naturen og det man passerer på reisen.

Kabelanlegget er også med på å sette en standard på en strekning når det er lagt slik som her. Det er viktig at vi beveger oss fra å drive kvalitetsheving til å vedlikeholde kvaliteten, sier Nordbø.

Kabelanlegget er et kapittel for seg. Underveis møtte vi laget som holder på å legge kabelkanaler, forøvrig folkene til strekningslederne Bjarne Aas og Ivar Andreassen. Maken til interessert og positiv gjeng - det er tydelig at her satte man sin ære i å gjøre en skikkelig jobb.

De hadde sågar utviklet sine egne redskaper for å kunne jobbe bedre og mer effektivt. Alle grøfter langs traseen er rensket og renovert, all vegetasjon innenfor sikkerhetssonen blir fjernet, samtidig som man også hugger med tanke på reiseopplevelsen fra toget.

Fjorårets prosjekt startet opp i april og holdt på til snøen kom.

Arne Habberstad

Jernbanemuseets pris og stipend

Jernbanemuseets venner har opprettet en pris og en stipendordning for å inspirere til arbeid for å ta vare på norsk jernbanehistorie. Prisen og stipendet skal deles ut for første gang på Norsk Jernbanemuseums åpningsdag 24. mai 1998. Prisen og stipendet er på kr 10.000,- hver.

- Kandidatene vurderes og innstilles av Norsk Jernbanemuseums ledelse. Styret i Jernbanemuseets venner bestemmer hvem prisen og stipendet skal tildeles. Prisen og stipendet kan deles av flere kandidater. Hvis ingen kandidater er kvalifisert deles ikke prisen ut.

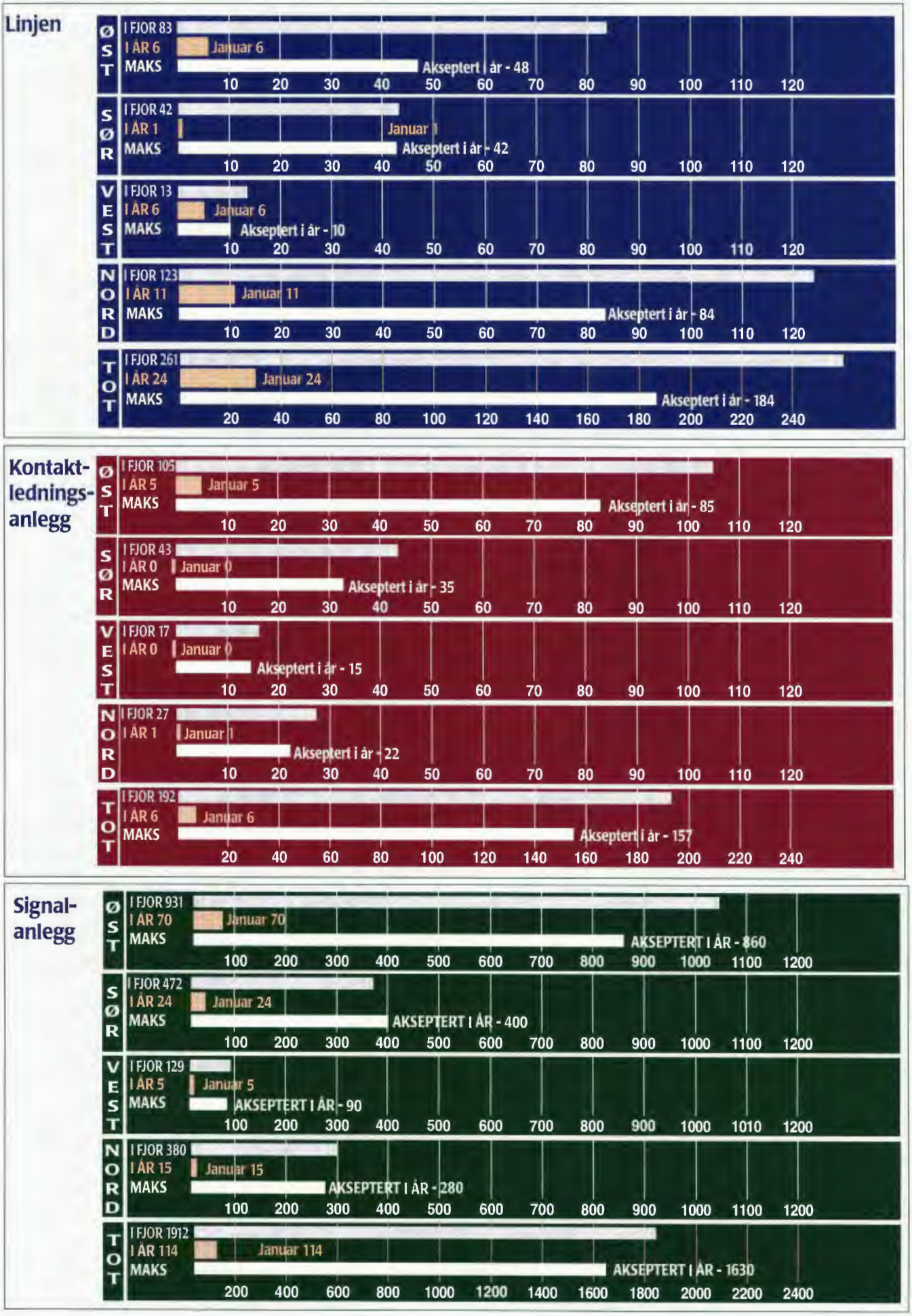
Pris og stipend kan ikke tildeles tilsatte ved Norsk Jernbanemuseum, medlemmer av Norsk Jernbanemuseums styre eller medlemmer av Jernbanemuseets Venners styre.

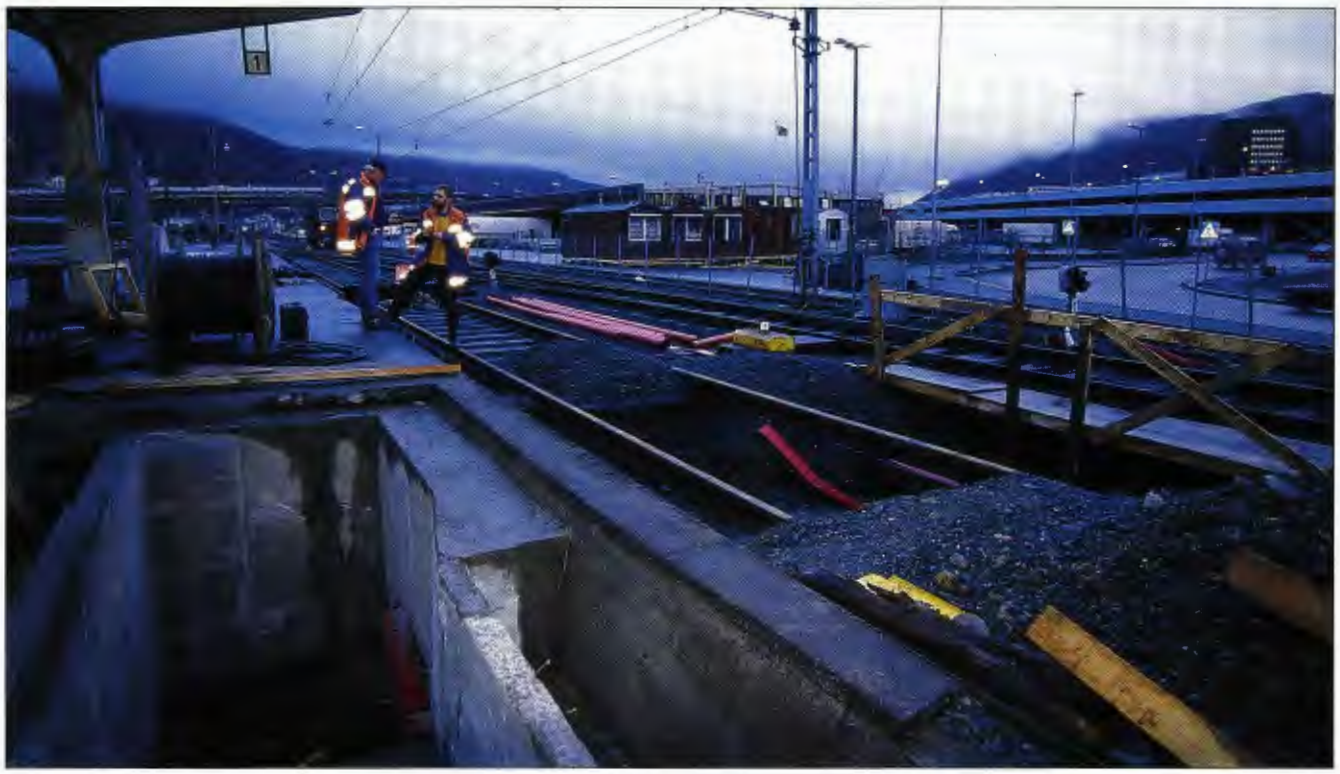
Formålet med prisen er å inspirere til arbeid for å ta vare på norsk jernbanehistorie ved formidling av jernbanehistorie, forskning og bevaringsarbeid. Aktiviteten må hovedsakelig ha foregått i løpet av de to siste årene. Kandidater til prisen kan foreslås av medlemmer i Jernbanemuseets Venner.

Stipendet skal være støtte til reise, opphold, tapt arbeidsfortjeneste mm ved formidling, forskning, dokumentasjon og kompetanseheving innen norsk jernbanehistorie. Stipendet tildeles pågående eller planlagte arbeider. Stipendet kan tildeles enkeltpersoner eller grupper. Søknaden skal inneholde en beskrivelse av hva man ønsker å benytte stipendet til. Søkerne må dokumentere tidligere arbeid, for eksempel bokutgivelser, artikler, rapporter, prosjekter o.l.

Forslag til kandidater til prisen og søknader om stipend sendes til: Norsk Jernbanemuseum, Boks 491, 2301 Hamar, evt med jernbanepost til Norsk Jernbanemuseum, Hamar. Merk konvolutten med pris/stipend. Frist 31. mars

FEIL I JERNBANEVERKET - RAPPORT FRA REGIONENE





- Omleggingen omfattet 37 kabler over en strekning på 180 meter, sier områdesjef signal Vidar Olsen. (Foto: Kjell Bernsen)

Planlagt suksess i Bergen

Nylig ble større kabelarbeider gjennomført ved Bergen stasjon, slik at bl.a. signalanlegget måtte kobles ut i fem dager. - Dette var et godt eksempel på at store arbeider kan utføres uten at publikum merker det negativt. God planlegging, godt samarbeid og god informasjon bidrog til en prikkfri gjennomføring, sier trafikksjef Lars Bjørndal i Region Vest til Kjøreveien.

Tidligere lå hovedkablene til signalanlegget i en gammel kanal under fortauet i Kaigaten, men forestående bygging ny vestfløy ved Bergen stasjon gjorde flytting nødvendig. Det ble derfor besluttet å bygge en ny rørgate med 21 trekkerør inne i stasjonen. Den nye kanalen måtte krysse ett spor og legges i to knekk på nitti grader.

- Jobben var utfordrende, og det er et stort ansvar å sette i gang et arbeid som til de grader virker inn på trafikkavviklingen. Men med god bistand fra blant annet to lag fra Baneservice, greide vi å gjøre vår del av jobben godt innenfor de fem dagene som var målsettingen, opplyser en fornøyd områdesjef signal Vidar Olsen.

Bergen stasjon betjener over 100 tog i døgnet, og godsterminalen inngår som en del av stasjonsområdet. Mens arbeidene pågikk koblet man ut stillverket og linjeblokken Bergen-Arna, slik at togene måtte loses fram på "gamlemåten". Dessuten var det omlag 40 sporveksler som måtte sveives i denne perioden.

- En arbeidsgruppe ble nedsatt i forkant for å planlegge trafikkavviklingen. Her deltok bl.a. representanter fra Persontrafikk, Gods og NSB Teknisk. Sammen la vi en detaljert plan fra dag til dag over hvordan dette skulle løses, og det er nok riktig å si at jobben ble gjort på forhånd, sier områdesjef txp Ove Stien. Stien roser alle som bidrog til det gode samarbeidet, like inntil høyere makter:

- Til og med værgudene spilte på lag med oss. Det er nesten mer enn man tør å håpe på i Bergen i januar!

OLAV NORDLI

En ekstrabemanning på åtte personer i døgnet måtte til for å avvikle trafikken mens signalanlegget var utkoblet. Her gir avd.leder Leif Nygård klarsignal. (Foto: Kjell Bernsen)