KJØREVEIEN

NYTT FRA JERNBANEVERKET NR 3 - MARS 1998

PRODUKSJON OG FORVALTNING

Nye planer Nye jobber

Foto: Rune Fossum

● **Ny organisering av arbeidet fra nyttår:**
Både sentralt og lokalt har ledelsen vært i dialog med personalorganisasjonene om utformingen av produksjonsenhetene og banesjefenes organisasjon.

● **Nå er det aller meste avklart:**
Tiden er inne for utlysing av stillinger. Områdesjefer, strekningsledere og andre som nå skifter jobber må i disse dager vurdere om de skal søke stillinger i forvaltningen eller i produksjonsapparatet. Den nye strukturen krever at mange må være bevisst på hvilken kompetanse de har og hvor de ønsker å videreutvikle seg.

Side 3

Stasjonen er *her* (også)!

Side 6

Elgen bestikkes med god mat

Stor-Elvdal grunneierforening har nylig avsluttet serveringen for denne sesongen. Jernbaneverket har gitt sitt bidrag til skogens konge som på matstasjonene viser seg å være en kresen gjest.

Side 12

Internblad for medarbeidere i Jernbaneverket

Jernbaneverket

Signaler

Profilering og ansvar

Anne Kari påstod i februarutgaven av Kjøreveien at jeg står opp i rett tid. Dersom jeg tolker det rett, medfører dette stort sett riktighet, og jeg kan også bekrefte at jeg nyter de "fredelige morgentimer". Som informasjonsansvarlig i Jernbaneverket det siste året har jeg også fått erfare at hverken presse, kringkasting eller togledelse sover lenge om morgenen (eller legger seg veldig sent). Alle disse gjør sin viktige jobb og overvåker hver sin del av samfunnet.

Jernbaneverket har satt profilering på dagsorden i 1998 og på den nylige gjennomførte ledersamlingen ble dette temaet diskutert. Hos undertegnede er det ingen tvil om at lederne i Jernbaneverket er opptatt av profilering - så kan vi stille spørsmålet om andre er opptatt av at vi profilerer oss - neppe! Forventningene til oss er nok mer knyttet til at vi gjør en solid jobb, at togene går, at vi gir riktig og rett informasjon til trafikkantene, at vi framstår som en ryddig og bevisst utbygger og ikke minst at vi tar ansvar. Vi må med andre ord være pålitelige og troverdige.

Hvorfor har vi da valgt profilering som fokusområde? Jeg kommer tilbake til det, men først tror jeg det er nødvendig å si hva vi legger i profilering. Godskundene er opptatt av at det er tilstrekkelig profil (tverrsnitt) i tunnelene på Bergensbanen, slik at containere kommer frem. Dette er en teknisk og økonomisk utforming. Skinneprofilet er fundamentet for hele vår virksomhet. Skinneprofilet er ikke et mål i seg selv, men er nødvendig for å kunne kjøre tog.

Profil kan, slik det er illustrert ovenfor, bety forskjellige ting i forskjellig sammenhenger. Jernbaneverkets profil er helhetsinntrykket av oss, hva vi gjør, hva vi sier og hvordan vi ser ut, kort sagt hvordan vi framstår. Her har vi en jobb å gjøre alle sammen; de som sitter på sentralbordet, i resepsjonen, bak høytaleren på stasjonen og ikke minst de av oss som holder foredrag, uttaler oss til pressen og må stå fram og ta ansvar. Vi vet at stoltheten preger de ansatte i jernbanesektoren og på tross av mye motvind er humøret og innsatsviljen god.

Noen har sikkert hørt at ledelsen har engasjert et kjent rådgivningsfirma Geelmuynden.Kiese AS til å hjelpe oss med å utforme en informasjons- og profileringsstrategi for Jernbaneverket. Kunne vi greie dette selv og bruke pengene våre (les staten) til noe mer fornuftig? Vi har vurdert at svaret på dette er nei og hovedårsaken til dette er at vi må vite hvor vi står før vi kan vite hvor vi bør gå. Dette har rådgiveren hjulpet oss med ved å stille journalister, politikere og menigmann spørsmål om oss. Vi vet at vi har en relativt lang vei å gå, men vi er på riktig vei. Vi har noen grunnleggende elementer i en visuell profil (design f.eks. logo) på plass og vi har overtatt stasjons- og publikumsinformasjonen. Vi skal være fornøyd med vår profil når andre oppfatter oss slik vi ønsker å framstå.

Jeg vil ønske vår nye informasjonsdirektør Sigurd Sandvin lykke til hos oss 1. april og overlater også "signal"-stafettpinnen til han.

Tor Saghaug

Vår-plasa 1998

Jernbaneverkets planleggere samlet seg i Bergen i midten av februar og brukte to dager i fellesskap om vår nære og fjerne fremtid.
Handlingsprogrammet for vår oppfølging av Norsk Jernbaneplan 1998-2007 ble presentert, og dette dokumentet vil bli brukt både som grunnlag for virksomhetsplaner og våre årlige budsjettforslag. Neste rullering av planen vil være "Norsk Samferdselsplan 2002-2012" som omfatter all samferdsel i Norge. Dette arbeidet er i startgropa og vil kreve mye av oss de kommende 2-3 år.
Vertskapet fra Region Vest avrundet samlingen med befaring, etter å ha fått oss fint ned på jorda med de hverdagslige problemstillinger som preger oss med daglig å forvalte Jernbaneverkets interesser. Bergen hadde alt!

Tor Saghaug

Storbyområdene og distrikt

Samferdselsminister Odd Einar Dørum møtte et samlet pressekorps i Stavanger 16. mars og åpnet med at han var relativt godt til sinns etter Halvorsbøle. Utover dette ville han naturligvis ikke si mer om Regjeringskonferansen.

Under det årlige presseseminaret gikk Dørum og andre bidragsytere fra Samferdselsdepartementet gjennom aktuelle samferdselspolitiske saker, og nær sagt selvfølgelig var Gardermobanen og Gardermoprosjektet et av hovedtemaene. Flyplassen og banen blir ferdig, men Dørum kunne ikke gi garantier for åpningen av Romeriksporten.

Storbyområdene i et miljøperspektiv og nødvendigheten av å satse på kollektivtrafikk ble slått fast. Økt biltrafikk og luftforurensing er et så stort problem i storbyområdene at ministeren vil foreslå en egen miljøbestemmelse i Vegtrafikkloven som gir hjemmel og mulighet for å gjennomføre tiltak (hastighetsbegrensninger, differensierte bompengesatser etc.). Også krengetog ble kommentert og Dørum presiserte at mye av jernbanens fremtid også hviler på denne satsningen, som han karakteriserte som god distriktspolitikk. Dørum hilste velkommen dugnadsånd og kreativitet mht. finansieringsløsninger, men minnet samtidig om farer for opphetning av økonomien dersom forskuttering av offentlige investeringer foretas med privat kapital.

Trafikksikkerhet ble også viet mye oppmerksomhet under seminaret og Dørum ønsket å at flere hadde gjort som ham - aldri tatt førerkort - når erfaringene tilsier at noen ikke behersker denne krevende jobben.

Tor Saghaug

Høyhastighetssatsing

Sør-norske høyfartsbaner inviterte til seminar om høyhastighetstog i Norge i februar. Åpningen ble foretatt av politisk rådgiver Atle Hamar, uten noen lovnader om politisk støtte til arrangørens høyhastighetsprosjekter. Gerhard Mathieu fra SNCF orienterte om status og utviklingen i Europa og Japan, og oppsummerte for Norges del at hverken geografi eller befolkningstetthet gjorde Norge til et spesielt attraktivt satsningsområde for høyhastighet.

Professor E. Jänchen fra DB orienterte om utviklingen i Tyskland og i likhet med Mathieu påpekte han viktigheten av å utnytte og utvikle eksisterende jernbanenettet best mulig og at jernbanen er konkurransedyktig i forhold til fly når reisetiden er under 3 timer. Det visste vi fra før, men undertegnede trekker en annen konklusjon enn arrangøren som vil bruke 30 mrd på ny bane over Haukeli. Vi er på riktig vei med utviklingen av den norske jernbanen.

Tor Saghaug

Jobbsøking vil prege hverdagen for mange i regionene i tiden framover. I løpet av våren skal 2-300 stillinger besettes, og omtrent like mange skal avskaffes. Samtlige blir lyst ut internt. De første 80 stillingene ble lyst ut 17. mars.

- Jeg tror den nye strukturen vil kreve at mange må være veldig bevisst på hvilken kompetanse de har og hvor de ønsker å videreutvikle seg, sier Neset.

Må velge produksjon eller forvaltning

Det har i lengre tid vært arbeidet med tilpasning av organisasjonsstrukturen i regionene som følge av delingen av produksjons- og forvaltningsansvaret. Både sentralt og lokalt har ledelsen vært i dialog med personalorganisasjonene om utforming av produksjonsenhetene og banesjefenes organisasjon.

Utlysinger

Nå er det aller meste avklart, og tiden er inne for utlysing av stillinger.

- Vi har lagt opp til utlysing i to omganger, sier rådgiver Tore Neset i organisasjonsavdelingen, hovedkontoret.

- På produksjonssiden vil regionene i første omgang lyse ut stillinger som produksjonsledere samt en del stabsstillinger hos produksjonssjefen. Hos banesjefene er det stillinger som faglig leder, prosjektleder for vedlikehold og en del stillinger i banesjefenes staber som lyses ut nå. Deretter blir det en liten pause før en ny omgang med utlysinger, i hovedsak stillinger på nivå under de som nå lyses ut. Pausen har dels sammenheng med at det noen steder er enkelte spørsmål som ikke er helt avklart med personalorganisasjonene ennå. Men pausen henger også sammen med at vi synes det er et godt prinsipp at en leder får være med og ansette sine folk, sier Neset. Derfor er det naturlig å avvente en del tilsettinger inntil de ledere som nå skal ansettes er på plass. Vi regner med at neste omgang med utlysinger kan finne sted om noen uker. Da blir det stillinger i banesjefenes kontrollapparat, stillinger som gruppeledere under produksjonslederne samt ytterligere noen stabsstillinger som lyses ut.

Muligheter

- Omorganiseringen betyr at rollene blir mer rendyrkede enn tidligere, sier Neset.

- Områdesjefer, strekningsledere og andre som nå skifter jobber, må i disse dager vurdere om de skal søke stillinger i forvaltningen eller i produksjonsapparatet. Jeg tror den nye strukturen vil kreve at mange må være veldig bevisst på hvilken kompetanse de har og hvor de ønsker å videreutvikle seg. For banesjefen blir det viktig å ha ledere og medarbeidere som tenker forvaltning. Det innebærer blant annet at banesjefen må ha folk som kan bestille rett produkt til rett pris. Han trenger derfor gode fagfolk og gode bestillere. Her blir det muligheter for folk som kan tenke seg en fagkarriere og for folk med anbuds- og kontraktskompetanse.

- Produksjonssjefen på sin side trenger ledere som kan være med og utvikle en entreprenørkultur. sier Neset. - Han trenger også folk med kompetanse på produksjonsplanlegging og kontraktsinngåelse, for å nevne noe. Men først og fremst trenger han folk som er gode ledere. Produksjonslederne skal lede en tverrfaglig entreprenørvirksomhet med opp til 150 mann. Da sier det seg selv at dette er nøkkelposisjoner som blir helt avgjørende for enhetens resultater. Meget gode lederegenskaper er derfor presisert i stillingsutlysingen, og vil bli tillagt betydelig vekt ved tilsetting i stilling som produsjonsleder. For de som ikke vil ha et så stort lederansvar, men likevel ønsker lederstillinger i produksjonen, kommer det utfordrende stillinger i neste utlysing, da lederstillingene på nivå under produksjonsleder blir lyst ut. Dette blir også viktige funksjoner, da de skal lede større faggrupper og inngå i ledergruppen til produksjonsleder.

Plass for alle

-Når regner du med at de berørte har fått ny jobb?

- Det meste vil komme på plass i løpet av våren og sommeren.

- Blir det plass til alle i den nye organisasjonen?

- Vi skal finne jobb til alle. Eksterne utlysinger vil bare finne sted hvis det skulle vise seg å bli vanskelig å skaffe kvalifiserte folk. Det vil bare skje unntaksvis, sier rådgiver Tore Neset.

Glødende kabelkontrakter verd over 250 millioner for Bane Tele

Jernbaneverket bryter Telenors monopol

Torsdag 18. mars inngikk Bane Tele en avtale med to sentrale aktører i det norske telemarkedet, Telia Norge AS og El Tele AS, om salg av overføringskapasitet i Jernbaneverkets fiberoptiske telenett. Avtalene gjelder i ti år, og er anslagsvis verdt et sted mellom 250 og 300 millioner kroner.

Avtalen bidrar både til å videreutvikle og ferdigstille Jernbaneverkets infrastruktur, samtidig som vi får inntekter som kan gå til videre utvikling og utbygging av jernbanen i Norge, sier telesjef Håkon Grimstad.

Telenor har til i dag hatt monopol på transport av teletjenester. Bane Tele kan tilby en betydelig bedre prisprofil enn markedsstandard, noen titalls prosent under konkurrenten.

Håkon Grimstad presiserer at Bane Tele legger vekt på å være ikke-ekskluderende, og at de helst får så mange kunder som mulig. Det kan være operatørere som Net Com eller Tele 2, og det kan være andre bedrifter/organisasjoner som har behov for store dataoverføringer mellom regionale sentra. Slike avtaler gjør nemlig Bane Tele i stand til å videreutvikle Jernbaneverkets fibernett for å møte markedets behov.

Trenger penger

– Tenk deg en vannledning med høyt vanntrykk og ekstremt stor diameter – da går det mye vann gjennom. Sånn er det med kabler også; det går mange signaler gjennom, forskjellen er bare at diameteren er nesten uendelig liten. Jernbaneverket bruker bare noen brøkdeler til togkommunikasjon, bare noen få dråper, og det vi har til overs kan vi selge. Og det er det vi gjør nå! Dermed får vi penger til videre utbygging.

– Hvorfor har vi behov for å bygge ut, hvis vi allerede har mer kapasitet enn vi trenger?

– Kabelnettet, slik det er nå, kan ikke møte noe marked. Vi har huller, dvs. steder der det ikke er kabler, og gammeldags overføringsteknikk – for folkeopplysningens skyld kan du skrive *transmisjon*, dvs. overføringsteknologi. Vi trenger penger til å oppgradere teknikken og komplettere nettet. Vi kan ikke få dette bevilget, fordi bevilgninger går til jernbaneutbygging, ikke teleutvikling. Som statsetat har vi heller ingen mulighet til å låne. Så da må vi tjene pengene vi skal investere. Og vi må tjene dem på en måte som gjør at vi kan bygge ut det vi tjener penger på. Disse to avtalene gjør oss i stand til å bygge ut nettet, dvs. at Telia Norge AS og El Tele AS betaler penger som vi investerer i det telenettet de betaler for. Så det blir som med høna og egget – det ene skaper det andre i en god spiral.

Voksende marked

Bane Tele har inngått to separate avtaler om levering av høyhastighets transporttjenester i stamnettet (som dekker forbindelsene mellom Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger og utlandet).

Inngåelsen av dise avtalene vil får stor betydning for utviklingen av telemarkedet i Norge fordi de utfordrer Telenors monopol.

– Det er behov for å styrke telekabelnettet i Norge. I telesammenheng er det vanskelig å få lagt nye kabler i terrenget. Jernbaneverket har allerede pløyd ned telekabler langs traseene fordi de er nødvendige for togframføringen. Så snart de er lagt, har fiberkabelens uuttømmelige ressurser. Nå kan vi både bygge ferdig det fiberoptiske nettet og innføre ny teknologi slik at det får større kapasitet.

– Behovet for teletransport vil bare øke og øke. Telesektoren er virkelig en sektor der prognosen er selvoppfyllende, og ikke bare det: Den er overoppfyllende! Det eneste vi til nå vet med sikkerhet er at alle prognoser knyttet til framtidig transportbehov så langt har vært alt for lave. Høyhastighets teletransporttjenester vil komme inn i hjemmene. Da holder det ikke med en vanlig telefonlinje. Vi trenger et stort transportnett, og med disse avtalene kan vi bygge ut og bygge ut.

Og det er all grunn til å feire for Bane Tele, for med disse kontraktene kan forretningsenheten, med bare tolv ansatte, doble sin årlige omsetning. I dag er den på 50 millioner kroner. Og det er midler som igjen kan brukes til å styrke utviklingen av Jernbanen i Norge.

Nina Frang Høyum

Jernbaneverkets telesjef

Selv ikke på den store dagen for Bane Tele klarer telesjef Håkon Grimstad å holde seg i skinnet. Han fletter inn en anekdote om John le Carrés intervjuopplevelser hos Arafat og gir sine synspunkter på tre av Knut Hamsuns romaner.

– Jeg skulle vært idéhistoriker, bryter han ut, eller barnehagepedagog, men en havner nå engang der en havner, og får prøve å gjøre jobben så godt som mulig. Jeg har vært her i 20 ½ år, ti år som lokfører – du vet, bedrifter som dette kryper jo under huden på en uten at en merker det. Men altså: Bane Tele har brutt Telenors monopol på transport av teletjenester.

Om entusiasmen var stor allerede, ble den enda større da assisterende jernbanedirektør Åge Lien kom med blomster og gratulasjoner.

– En sånn blomsterbukett har jeg ikke holdt siden jeg ga en til kona første gang jeg feiret bursdagen hennes, sukker Grimstad henført og ser mer ut som om han holder sin førstefødte i armene. Men ungene til Grimstad er i barnehagen og skal snart hentes, men telesjefen rakk å spise marsipankake med de andre på kontoret.

NEIU-kursene gir ikke bare faglig utbytte. De er også populære sosiale sammenkomster. En egen NEIU-sangbok er trykket for å få opp stemningen på kursene. Børre Kristiansen (til venstre) og Sverre Eriksen er godt fornøyd med både det faglig og det sosiale innholdet.

I Sverige betyr ett grønt lys full fart, mens to grønne lys betyr avvik. Hvis en lyspære går i en avvikssituasjon, kan en svensk lokfører sette full fart. Dette er ikke ment som en dårlig svenskevits, men som en illustrasjon på en av de mange forskjellene som finnes mellom elektrosystemene på de nordiske jernbanene. Disse sakene skal NEIU-kursene gi økt innsikt i.

NEIU-kursene godt mottatt

Forkortelsen NEIU står for Nordisk Elektroingeniørutdannelse, og er et nyetablert samarbeidsorgan mellom jernbaneforvaltningene i de nordiske landene. De tre første kursene i NEIU-regi er avviklet med godt resultat.

- Kursene bygger på konseptet fra NBIU - Nordisk Baneingeniørutdannelse - som kom i gang for 14 år siden. NEIU-kursene er beregnet på folk som arbeider med signal, strømforsyning, KL og tele. Et viktig mål er å øke den tverrfaglige kompetansen. Deltagerne skal få innsikt i hverandres fagområder, og de skal lære om bane. Det legges stor vekt på at de skal få med seg det siste i Europa, sier seksjonsleder Teknisk avdeling, Tele, Børre Kristiansen.

Snevre fagmiljøer

Som deltager er Kristiansen godt fornøyd med utbyttet av de første kursene, men siden han også har vært med på å legge dem opp, er han inhabil i denne sammenhengen. Det er ikke Sverre Eriksen, senioringeniør i Teknisk avdeling, Signal. Han er like fornøyd med kursene.

- Det er stor faglig gevinst ved å samarbeide over grensene, sier Eriksen. - Fagmiljøene er snevre, et land kan ha kommet langt på et område, et annet land kan ha kommet langt på et annet område. Ved å samarbeide kan vi trekke veksler på hverandres erfaringer. Dette er spesielt viktig fordi det ikke er noen fokusering på jernbanetekniske fag innenfor utdanningssystemet. Kursene gir oss også muligheter til å skaffe kontakter over grensene som vi kan ringe til hvis det er noe vi lurer på, sier Eriksen.

Hard konkurranse

Det første NEIU-kurset ble holdt i Oslo og på Finse i september, det andre gikk i Ellivuori i Finland i november, det tredje gikk i Ängelholm i Sverige i februar, og det fjerde går i Nyborg i Danmark i disse dager. Hvert kurs har 28 deltagere, hvorav Norge har en kvote på 7. Konkurransen om å få bli med er stor, og kvalitetskravene blir deretter. Ukeskursene blir evaluert fortløpende, og hver foreleser får tilbakemelding om hvordan materialet er mottatt, slik at han kan korrigere innholdet ved senere anledninger. Noe stort behov for korrigering har det imidlertid ikke vært foreløpig:

- Kursene har vært veldig populære, og kritikken fra deltagerne har vært kjempebra, sier Sverre Eriksen.

Noe av hensikten med kursene er at deltagerne skal få innføring i framtidige standarder. I dag er det en rekke forskjellige signalsystemer i Europa, og det er forskjellige beskrivelser av hvordan et tog skal framføres. Dette er lite hensiktsmessig, og det foregår et omfattende arbeid med standardisering av de europeiske jernbanene. Dette blir deltagerne på NEIU-kursene oppdatert på.

Fortsatt 16 2/3 Hertz

Hvor langt standardiseringen vil gå, er usikkert. Børre Kristiansen tror ikke at Norge og Sverige vil gå bort fra en kraftforsyning basert på 15 kV og 16 2/3 Hertz, selv om nesten hele resten av Europa, inkludert Danmark og Finland har 25 kV og 50 Hertz. Utgiftene ved en overgang blir for store - det er mer praktisk å skaffe tog som kan gå på begge systemene, mener Kristiansen.

Problemene med de to systemene har ikke vært så merkbare i Norden hittil. Norge og Sverige har samme system, mens Finland er skilt fra Sverige av forskjeller i sporvidde, og Danmark er skilt fra Sverige av Øresund. Fra høsten 2000 blir Danmark og Sverige knyttet sammen av Øresundforbindelsen, og behovet for en løsning på frekvens- og spenningsproblemene blir mer følbart.

De nordiske jernbaneforvaltningene arbeider også for å fjerne andre hindringer for fri ferdsel over landegrensene, men man passer godt på å unngå nordiske løsninger som skiller seg fra dem man velger i resten av Europa. Målet er mest mulig bruk av gjennomgående tog både for personer og gods.

I denne forbindelsen er det viktig at de nordiske landene samordner sine synspunkter slik at de står sterkere når de nye europeiske standardene blir fastsatt.

Anders Haakonsen

Imponerende sluttspurt før snorklipp

Et par dager før åpningen fredag den 20. mars, var det lite som tydet på at vestre oppgang ville bli i presentabel stand til den store begivenheten. Men etter en sluttspurt som var Thomas Alsgaard verdig kunne samferdselsministeren klippe snora i innbydende omgivelser.

Et usedvanlig stramt program hindret Dørum i å briljere i kjent stil. Han uttrykte sin tilfredshet med løsningen som var valgt og måten prosjektet var gjennomført på i sensitive omgivelser. Videre understreket han jernbanens betydning for å løse trafikkproblemene i storbyene.

Jernbaneverkets direktør Osmund Ueland illustrerte betydningen av Nationaltheatret stasjon ved å sammenligne med Fornebu. Årlig har denne stasjonen like mange av- og påstigninger som byens flyplass.

Ueland la ikke skjul på at den nye inngangen har vært omstridt, men som han sa: - Alle jernbaneprosjekter er omstridt, iallfall før de er ferdige.

Også Ueland uttrykte sin tilfredshet med gjennomføringen av prosjektet.

- Når man går inn i Kongens park, må man trå varsomt. Det har vi gjort, sa han.

Selve snorklippingen ble utført med en saks som var satt sammen av to biter skinnekapp. Erfaringer fra prøveklippingen tydet på at det kunne ta tid å klippe over et 7,5 cm bredt bånd med denne saksen, men også den delen av seremonien gikk i Dørum-tempo. Et par raske snitt og snora var delt.

Anders Haakonsen

Et lenge etterlengtet hull

Det er et lenge etterlengtet hull i fjellet som er tatt i bruk i vestre ende av Nationaltheatret stasjon. Allerede da stasjonen ble åpnet i juni 1980, lå det i kortene at det skulle være en oppgang vest for hovedinngangen. At det skulle gå nesten 18 år før denne ble virkeliggjort, hadde vel knapt noen trodd.

I første omgang var det planlagt en inngang ikke så langt fra Slottet. Innsigelser derfra førte til at inngangen ble flyttet vestover mens den ennå var på planstadiet. Til slutt havnet den helt i vestre ende av Slottsparken. Men også der møtte den motstand. Et forslag om å legge inngangen i Hansteens gate, ble ikke godt mottatt på den amerikanske ambassaden. Man fryktet at en inngang så nær ambassadebygningen kunne være et ypperlig utgangspunkt for et terroristangrep.

Innsigelsen førte til et forslag om å flytte inngangen over på den andre siden av Drammensveien der denne møter Parkveien. Også dette forslaget møtte motstand fordi man måtte ta en liten snipp av Dronningparken. Men etter utallige utsettelser fikk man omsider klarsignal, og anleggsarbeidet kom i gang i februar 1996.

Norges første skråheiser

For de mange som har sin arbeidsplass vest for inngangen, må utsettelsen ha virket meningsløs. NSB regner med at mellom 5 500 og 6 500 personer vil bruke vestre oppgang daglig. Disse har måttet gå over hele stasjonen på langs og forbi den før de kunne gå ned fra øst.

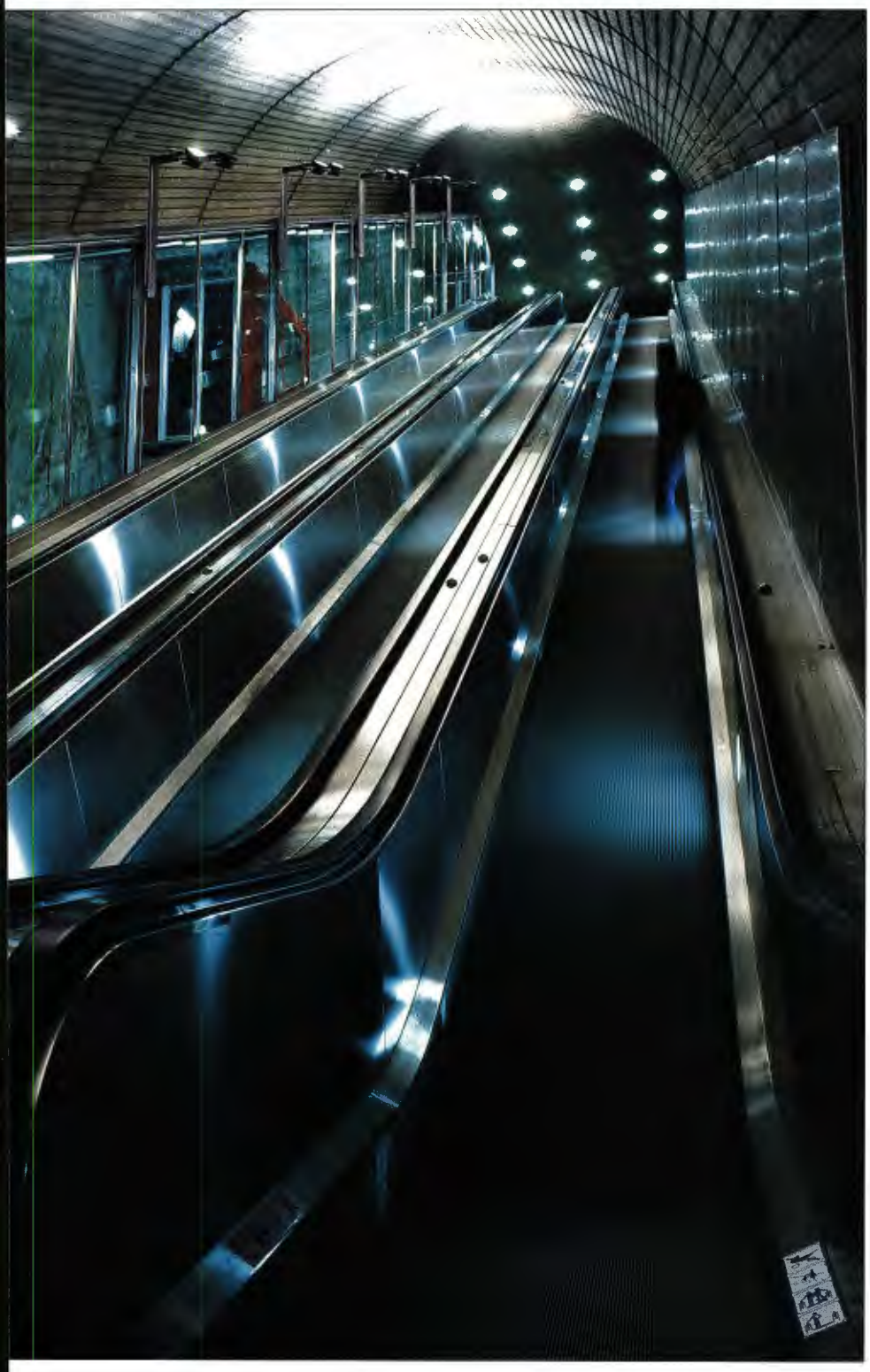
Fra den nye inngangen i Dronningparken kommer man inn i en rund vestibyle med billettsalg og toaletter. Innenfor denne går det bratt nedover i rulletrapper med et stigningsforhold på 27,3 grader. Parallelt med rulletrappene går en av Norges to første skråheiser for offentlig bruk. Skråheisen går på skinner og har samme stigningsforhold som rulletrappene. Fra bunnen av rulletrappene fortsetter gangtunnelen 90 meter i svakt fall før man kommer ned til den andre av de to skråheisene. Også den har rulletrapper ved siden av seg. I bunnen av disse kommer man ned på plattformen, som er forlenget med 22 meter for å få plass til de lengste IC-togene.

Drift fra én side

Det har ikke vært nødvendig å sprenge for å forlenge plattformen. Tidligere var det tekniske rom der det nå er plattform. Disse er flyttet én etasje opp.

Hovedårsaken til at byggetiden har vært så lang, er at man bare drev fra vestre ende. Tunneldrift fra plattformen ble vurdert som så upraktisk for alle parter at den ble begrenset til et absolutt minimum. En sjakt opp til Slottsparken som var sprengt tidligere, ble brukt til transport av mannskaper og betong, for øvrig måtte det aller meste gå gjennom åpningen i vest.

Det er lagt stor vekt på utseende både utvendig og innvendig. Beplantningen blir



Nå spares fire par sko - hver dag

Åpningen av vestre oppgang er en stor begivenhet for alle som ikke elsker å traske gatelangs i rushtrafikken på vei til og fra toget. Legger man sammen det alle passasjerene sparer i daglig gangvei, tilsvarer det avstanden mellom Nordkapp og Lindesnes - langs landeveien. Reduksjonen i skoslitasje betyr at minst 4 par sko spares. Hver dag!

Forutsetningen for denne beregningen er NSBs kalkyle som viser at mellom 10 og 12 millioner passasjerer vil bruke Nationaltheatret stasjon årlig etter at den er ferdig utvidet ved årtusenskiftet. Minst 20 prosent av disse vil benytte vestre oppgang. Besparelsen i gangavstand for dem som begynner eller avslutter reiser vest for krysset Drammensveien-Parkveien - det gjelder nesten alle - er ca. 400 meter. På denne bakgrunnen blir summen av de daglige besparelsene for alle passasjerene et sted mellom 2 200 og 2 600 km. Avstanden mellom Lindesnes og Nordkapp langs riksvei 460, E 39, E 18, E 6 og E 69 er 2 516 km. På årsbasis tilsvarer besparelsene 20-24 jordomvandringer.

Det norske forbruket av sko er på 4 par pr. år pr. innbygger. Ved det engelske skoforskningsinstituttet Satra får Kjøreveien opplyst at det er gjort beregninger som viser at et gjennomsnittsmenneske tar 8 000 skritt hver dag. Om en gjennomsnittlig skrittlengde er rundt 80 cm, og gjennomsnittlig levealder for et par sko er et kvart år, så går et par sko knapt 600 km før det er utslitt. Det er ca. en fjerdedel av den distansen togpassasjerene sparer daglig på å bruke vestre oppgang.

Anders Haakonsen

gjennomført i samarbeid med slottsgartneren. Lindelysthuset på hjørnet av Dronningparken, som måtte fjernes da anleggsarbeidet ble igangsatt, blir reetablert over toppen av den runde vestibylen. Gartnerarbeidet blir ikke avsluttet før i månedsskiftet mai/juni.

Høyere moms

Terje Roaldkvam har hatt ansvaret for den kunstneriske utsmykningen av oppgangen. I alle staghull inne i tunnelen er det montert fargete bolter. Kabelkanalene er dekket av fargete, glassemaljerte stålkassetter. Inne i vestibylen er det marmorpussete vegger. Å finne folk som kan gjøre slikt arbeid i Norge, er omtrent umulig, så det ble hentet en mann fra Italia for anledningen.

Omtrent 100 millioner kroner har herligheten kostet. Selv om det opprinnelig budsjettet lyder på 90 millioner, er det ingen overskridelser. Differensen skyldes prisstigning i byggeperioden, pluss overgang til fast moms på 23 % fra 1. desember 1996 da Jernbaneverket ble etablert. Før det var det NSB-moms som varierte fra år til år, men som lå rundt 15 %.

AF Oslo Entreprenør har hatt hovedentreprisen på vestre oppgang. Konsulent for bygg har vært SCC Bonde & Co og for elektro Elconsultteam, Drammen. Arne Eggen Arkitekter har utført det arkitektoniske arbeidet. Byggherre er Jernbaneverket Utbygging med Steinar Gaarden som byggeleder.

Anders Haakonsen

REGION ØSTS NYE INFORMASJONSKONSULENT RAPPORTERER:

På toget oppover fra Hamar til Røros, på vei til martnan, sitter jeg i et lok for første gang. Iblant durer det fra "dødmannsknappen", når føreren har glemt å kvittere for at han lever. Jeg er mer engstelig for at vi skal kjøre i hjel en elg eller to på vei opp. Man har forberedt meg på det, og jeg har stålsatt meg med jernstyrke, omtrent 60 kg meteren. Jeg ser nervøst ut av ruta, men ingen ting skjer. Vi farer forbi et par kadavre, ille tilredt, og det er spor av blod og eksploderte vommer på lange strekninger. Mens lokføreren tar bremseberedskap for et mulig sammenstøt, lener jeg meg tilbake på klappstolen og finner sjelefred i utsikten mot snø og sol. Fem dager foran meg på Rørosmartnan, fem dager med honningkake, pols og Jernbaneverket i profil.

Jernbaneverket på Rørosmartnan

Det var høy stemning på Røros stasjon da Jernbaneverket profilerte seg med en utstilling under martnasdagene i februar. Region Nord stod for arrangementet, der bl.a. presentasjonene av elgprosjektet og Rørosbanens 120-årige historie fikk stor oppmerksomhet av passasjerer og andre besøkende til stasjonen. Det ble også lagt stor vekt på sikkerhet, både på utstillingen og i en kampanje rettet mot skolebarn og ulovlig ferdsel. Baneservice og Hovedkontoret deltok også i mønstringen, som var den første større profileringen av Jernbaneverkets virksomhet.

I virksomhetsplanen for 1998 har profilering av Jernbaneverket høy prioritet. Vi skal bygge opp en ny identitet – både innad og utad. Folk flest vet ikke forskjellen på NSB BA og Jernbaneverket, og derfor er det viktig å synliggjøre virksomheten vår utad. Og hvilken bedre anledning kan vi velge for starten av profileringsåret, enn en festival full av folk og pressefolk?

Region Nord rigget derfor opp en utstilling på Røros stasjon under Rørosmartnan, med bl.a. Stig Herjuaune, Svein Revhaug, Ola Kristiansen og Arve Solbakken som prima motorer. Fra 17. til 20. februar kunne folk komme til stasjonen og se presentasjonene av Jernbaneverkets generelle virksomhet, sikkerhet i togframføring, Rørosbanens historie, elgprosjektet i Østerdalen og tilbudene til Baneservice.

JN benyttet også anledningen til å holde flere interne seminarer. Banepersonalet fikk f.eks. anledning til å møte Jernbanedirektør Magne Paulsen, mens prosjektavdelingen fikk møte Geir Hovig fra NRK Radio og trene seg på å svare på kinkige spørsmål fra pressen.

Månelyse vinternetter

På Røros, som ligger sør i Trøndelag og nord for Østerdalen, blir det mye snakk om elg. Her kan både jakt og jernbane bli begynnelsen på elgens ferd til de evige beitemarker, men mens jakta er en trivelig tid for jegere, er det aldri hyggelig for en lokfører å se en elg foran seg i sporet – et vesen som glor tomt på toget før det plutselig setter fire bein i bevegelse og bykser rett fram mellom skinnene.

I perioden 1993–96, ble 2705 elger påkjørt av tog i Norge. Risikoen er høyest i mørke, snøtunge vinternetter med fullmåne. Østerdalen er den mest utsatte delen av landet, og Jernbaneverket engasjerte derfor Høgskolen i Hedmark til å forske på hvordan vi kan redusere elgpåkjørslene. Prosjektleder Ola Kristiansen kunne fortelle at foruten elgens lidelser, er viltpåkjørslene også en økonomisk, økologisk og psykisk belastning: Grunneierne mister jaktbare ressurser, jernbanen får skader og forsinkelser, og togpersonalet synes det er ille å kjøre i hjel eller avlive et lidende dyr.

Mange tiltak

Man har prøvd mye for å hindre påkjørsler, og kommet til at lyd, lys og luktstoffer har liten effekt. Det beste er å sette en stopper for elgen med viltgjerder, i kombinasjon med over- og underganger. Problemet med viltgjerder, er at de er dyre, ca. 400,- kr/m, og at de krever jevnlig vedlikehold. Andre tiltak som ser ut til å hjelpe, er brøyting av skogsveier og fôring som reduserer elgens aktiviteter langs traséene. Man kan også redusere elgbestanden og/eller toghastigheten. Rydding av vegetasjon er imidlertid viktig uansett, helst en 20–30 meter ut fra sporet, fordi skog og kratt blir mat og skjul for dyra.

Jernbanefolk på Rørosmartnan. I fremste rekke: Tor Rørosgård, Eirik Einum, Knut Skaugstad, Olav B. Onsøyen, Arve Solbakken, Brit Sjaastad og Magne Paulsen.

Erfaringene fra pilotprosjektet skal resultere i en handlingsplan for Østerdalen, og kunnskapen skal spres til de andre regionene. Det stå mer om vinterforing på side 12 i denne utgaven av Kjøreveien.

Rørosbanen

Om elgprosjektet fikk stor oppmerksomhet, var nok munterheten større foran bildene fra Rørosbanens historie. Den 13. oktober 1877 kom Kong Oscar II til den offisielle åpningsseremonien på Rørsos stasjon. Rørosbanen var, som den første jernbaneforbindelsen mellom Kristiania og Trondheim, en milepæl i norsk samferdselshistorie, og det var store politiske feider før valget av trasé. Sterke krefter ville føre jernbanen over Kvikne, en trasé som både var ingeniørteknisk bedre egnet og ville medført kortere reisetid. Ikke alle innlegg i debatten var like saklige – "Klimaet på Røros er som på Spitsbergen," klaget f.eks. Morgenbladet i 1871, – "mens det på Kvikne er som i Syd-Europa." (!) Når Stortinget i 1872 valgte Røros framfor Kvikne, med 67 stemmer for og 44 imot, skyldtes det mest av alt at bergverksdriften i Rørosområdet hadde stort behov for jernbane.

Martnastoget

Det var imidlertid ingenting å si på klimaet i Røros denne uka. Da "martnastoget" kom fra Trondheim onsdag formiddag, var det fem plussgrader og sydeuropeisk stemning stimulert av lokale leskedrikker blant passasjerene. Jernbanefolket kastet seg fram i folkehavet for å dele ut det vesle profileringstrollet som skulle lokke folk til utstillingen, og da trøndere tøffere enn toget selv fristet med "lisjkæl'n", ville damene bare ha mer.

Det første større profileringsprosjektet til Jernbaneverket, må sies å ha vært svært vellykket! Region Nord gjennomførte utstillingen med stil og kompetanse, og mangt et martnasfolk som besøkte stasjonen kunne forlate lokalene med en god del mer kunnskap om Jernbaneverkets gjøremål. Det hele ble avsluttet med en toraderkonsert på stasjonen, der passasjerene på venterommet kastet seg inn i Rørospols og spiste honningkake samtidig.

Nina Frang Høyum

Togstøy skal skjermes vekk

Støyskjermingen langs Hovedbanen gjennom Gamlebyen i Oslo er godt i gang. Her ses både høye og lave skjermer. Arbeidet skal være ferdig innen 1. april neste år.

Produsentene av støyskjermer går gyldne tider i møte. Etter 31. desember 2004 skal ingen boliger, barnehager, skoler eller helseinstitusjoner utsettes for støy som overskrider 42 dB(A) fra biler og tog. For å klare dette kan det bli behov for investeringer på 2-300 millioner kroner bare i Region Øst.

Det er EØS-reglene som setter denne strenge grensen. For mange sier ikke 42 dB(A) så mye, men kravet innebærer at støy fra biler, tog og andre transportmidler ikke skal forårsake et innendørs lydnivå inne i de aktuelle bygningene som overskrider lyden av hvisking. Kravet gjelder også for støy fra terminaler for gods- og persontrafikk og fra landbasert industri.

70 ganger mer veistøy

Den nye støygrensen vil først og fremst bli merkbare for veitrafikken. I følge beregninger fra Statens Forurensningstilsyn blir 1,35 millioner mennesker i Norge utsatt for en veitrafikkstøy på mer enn 55 dB(A). Til sammenligning er det ikke mer enn 20 000 mennesker som utsettes for et tilsvarende støynivå forårsaket av togtrafikk. 410 000 mennesker er alvorlig plaget av støy fra veitrafikk - tilsvarende tall for togtrafikk er 6 000. Med andre ord er nesten 70 ganger så mange mennesker plaget av veitrafikk som av jernbanetrafikk. EØS-reglene setter også opp grenser for hvor mye NO2, SO2 og svevestøv som kan godtas etter 31. desember 2004. Disse grensene vil også få store konsekvenser for veitrafikken. For jernbanetrafikken vil de medføre svært beskjedne forandringer.

Når det gjelder togstøy, vil kanskje noen mene at dette er NSBs ansvar siden NSB eier togene som produserer støyen, men det blir likevel Jernbaneverket som blir pålagt å gjennomføre støydempingstiltakene. Første oppgave blir å kartlegge omfanget av støyproblemet. Alle boliger, barnehager osv. som har et innendørs støynivå over 35 dB(A) forårsaket av tog vil bli registrert, men støyskjerming vil bare bli iverksatt når støyen overskrider 42 dB(A) - inntil det eventuelt kommer nye og strengere krav.

Mest bråk i øst

Støyregistrering og -skjerming vil bli gjennomført i regi av regionene. Region Øst har de største støyproblemene, og det er også her man har kommet lengst i kartleggingen. Alle boliger med støy over 42 dB(A) i regionen er allerede kartlagt. Tilsammen dreier det seg om rundt 700 boligadresser når man holder Gamlebyen i Oslo utenfor. Hvor mange husstander som befinner seg på disse adressene, er ikke regnet ut, men det er trolig mer enn 2 000.

Grunnen til at Gamlebyen er holdt utenfor, er at denne bydelen inngår i et eget prosjekt som kom i gang allerede i april i fjor. Alle leiligheter skal skjermes slik at gjennomsnittlig innendørs støynivå ikke overskrider 35 db(A), og støyen på utendørs oppholdsarealer skal skjermes til 60 dB(A) i gjennomsnitt. Det blir satt opp 1 500 løpemeter høye støyskjermer og 800 løpemeter lave støyskjermer. 500 vinduer skal skiftes ut og 530 leiligheter får forbedret ventilasjonsanlegg. Alle tiltak skal være gjennomført innen 1. april neste år.

Ille i Voss

De fleste boliger som er utsatt for togstøy i Region Øst, befinner seg i Oslo og i

nabokommunene. Utenom Oslo-området er det flest støyutsatte boliger langs Østfoldbanen på strekningen Fredrikstad-Sarpsborg. I Region Sør er støysituasjonen verst på strekningene Drammen-Kongsberg, Porsgrunn-Skien og Kristiansand-Vennesla, gjennom Hønefoss og langs Jærbanen.

I Region Vest ble det gjennomført en kartlegging i 1992, som nå skal oppjusteres i forhold til nye krav. Kartleggingen viste at det var støyutsatte boliger mange steder langs banen, og at situasjonen var verst i Voss. I Region Nord finner man de største problemene på strekningen Heimdal-Trondheim-Stjørdal.

Karlagt innen 2001

All kartlegging og utredning av tiltak skal være unnagjort innen utgangen av 2001. I Region Øst blir arbeidet utført av en prosjektgruppe som består av en representant for Teknisk avdeling, seksjon Linjen, en fra Planavdelingen og en fra Prosjektavdelingen. Gruppa får også ansvaret for å sette tiltakene ut i livet. Dette arbeidet begynner neste år. Leder for prosjektgruppa er Egil Bakke.

- Hvordan finner dere ut hvilke hus som skal skjermes? Skal dere måle støyen inne i hvert eneste hus?

- Nei, det tar for lang tid. Støyen blir beregnet på bakgrunn av togtrafikk og andre faktorer ved hjelp av NoMet - en nordisk beregningsmetode for togstøy. Støymålinger har vist at metoden er pålitelig, sier Bakke.

- Hvordan vil dere prioritere?

- Vi har laget to lister. En over hvilke hus som er mest utsatt og en over hvilke tiltak som er mest kostnadseffektive. Vi vil gå ut fra den første listen og prioritere de som har det verst, men vi vil skjele litt til den andre listen.

Treskjermer

- Hva slags tiltak blir aktuelt i sette i verk?

- Det blir mye skjermer. De er effektive mot lave eneboliger. Vi kommer sannsynligvis til å satse på støyabsorberende treskjermer. På høye bygninger kan mange tiltak bli aktuelle: Forsterking av fasader, utskifting av vinduer og ventilasjonsanlegg og innglassing av verandaer.

- Kan nye tog og nye baner påvirke dette arbeidet?

- Nye tog blir støysvakere enn de vi har nå, men det vil bare få marginal betydning før 2005. Derimot kan vi få drahjelp av nye baner, for eksempel nytt dobbeltspor mellom Oslo og Asker. Hvis et slikt anlegg er ventet ferdig en stund etter at fristen for støyskjerming går ut, kan fylkesmannen gi dispensasjon fra fristen, sier Egil Bakke.

Anders Haakonsen

Pressen intervjuet jernbanefolk og Rørosungdommer ved planovergangen ved skolen.

Kampanje mot ulovlig ferdsel

Selv om sikkerhetsutstillingen ved billettluka på Rørso stasjon kunne fortelle at toget er det sikreste framkomstmidlet vi har, har Jernbaneverket imidlertid en del problemer med ulovlig ferdsel langs sporet. Stig Herjuaune, informasjonskonsulent i JN, er oppgitt over at jernbanelinja jevnlig blir brukt som oppholdssted.

Folk klipper hull i gjerdet for å lage en snarvei til skolen eller butikken, laksefiskere legger turen til fiskeplassen gjennom togtunneler, ja, til og med folk med barnevogn er sett spaserende i sporet. Ved flere anledninger har ulovlig ferdsel ført til påkjørsler, noen av dem med døden til følge.

Region Nord har derfor tatt initiativ til en landsomfattende holdningskampanje, beregnet på skoleklasser, som skal komme ulovlig ferdsel til livs. I løpet av en skoletime skal elevene se videoen Marianne, som handler om en jente som er drept av toget, og de vil også få snakke med en sikkerhetsmann og en lokfører som har opplevd å kjøre i hjel et menneske. Premieren for kampanjen gikk på Røros; der Oddleif Heksem på en barnevennlig måte fortalte at norsk lov – Jernbaneloven – forbyr folk å oppholde seg på jernbanens områder som ikke er beregnet for publikum, og at det er ulovlig å benytte planoverganger når toget ventes.

Røros skole ligger rett ved en planovergang, og det gjorde inntrykk på elevene når lokfører Olav B. Onsøyen etter videovisningen fortalte om belastningen ved å kjøre i hjel et menneske. Onsøyen har kjørt på fire mennesker, hvorav tre døde. Elevene innrømte at de nok ofte løp ut i linja, for å hente fotballen eller bare krysse sporet. Forhåpentligvis vil denne tankevekkeren begrense slik tankeløs oppførsel, noe diskusjonene i klassen kunne tyde på. Nå skal de andre regionene få tilbud om å benytte videoen på skoler som ligger steder tett ved utsatte strekninger.

Pressen var invitert til å overvære den første skoletimen kampanjen ble presentert, og journalistene var svært interessert i hva Jernbaneverket gjør for å begrense ulykker langs jernbanelinja. Etter skoletimen kunne de ta seg en prat med bl.a. Jernbanedirektør Magne Paulsen og regionsjef Eirik Einum, og kampanjen fikk bred dekning både i radio og aviser.

Nina Frang Høyum

Denne 600 kg tunge ballen er uimotståelig. Ola Kristiansen (til venstre) fra Region Nord er sterkt engasjert i fôringsprosjektet. Det samme er utmarkskonsulent Trond Øfstaas fra Stor-Elvdal grunneierforening (nr. 2 fra høyre). De får hjelp til å velte ballen på plass av elever fra Nordstumoen videregående skole. Foto: Anders Haakonsen

Hvordan skal man få skogens konge til å slutte med å elge seg inn på skinnegangen? Mange metoder er forsøkt, og erfaringene hittil tyder på at man kommer lenger med gulrot enn med pisk. I Østerdalen er det gjort lovende forsøk med å lokke elgen vekk fra banen ved hjelp av en fristende meny.

Havre og raps holdt elgen i sjakk

I Stor-Elvdal kommune i Hedmark finner man noen av elgenes mest populære vintertreffsteder. Hit kommer de år etter år når snøen gjør det vanskelig å finne mat oppe på fjellet, og her holder de sammen vinteren gjennom. Sett fra elgens synspunkt er disse områdene antagelig utmerkete oppholdssteder i de sprengkalde vintermånedene, iallfall var de det før menneskene befolket dalen. Problemet er at nå går det vei og jernbane i dalbunnen, og biler og tog utgjør en konstant trussel mot våre firbente venner.

Uimotståelig meny

Med forskjellig utgangspunkt har grunneierne i Stor-Elvdal kommune gjort felles sak med Jernbaneverket og Vegvesenet for å få ned tallet på elgpåkjørsler. Taktikken består i å avskjære elgen på vei ned til dalbunnen der Rørosbanen og riksvei 3 går. Langs hovedtrekkveiene ned fra fjellet har man valgt ut plasser som egner seg for servering. Her har man lagt ut en blanding av havre og raps dandert med furutrær som er felt ved uttynning av skogen. Denne menyen har vært så uimotståelig at mange elger har gitt avkall på det sosiale samværet nederst i dalen og i stedet holdt sammen i mindre flokker lenger oppe.

Hver morgen og kveld besøker de serveringsstedene og tar for seg av herlighetene. Når de ikke spiser, holder de seg i området i betryggende avstand fra bil og tog. Elgen er svært stasjonær vinterstid og forbrenner ikke kalorier i utrengsmål. Noen matstasjoner blir supplert når det er behov for det, andre får besøk av servitøren hver tirsdag morgen.

Kresen gourmet

Hovedretten serveres i baller på 600 kg. En slik anretning kunne tyde på at elgen er en takknemlig gjest å by til bords. Men skinnet bedrar. På matstasjonene oppfører skogens konge seg som den mest kresne gourmet. Så lenge han får livretten sin, er han fornøyd, men når denne tar slutt, og gress blir satt på menyen, blir han svært mistenksom. Strå som er lenger enn 10-15 cm blir avvist med forakt. Halm som er blandet inn i gresset, blir fort oppdaget og sparket til side. Du må´kke komme her og komme her!

Havre og raps (en plante nært beslektet med kålrot) leveres av bønder som har spesialisert seg på å dyrke elgmat. Bestillingene blir gjort på bakgrunn av erfaringene fra tidligere fôrsesonger. Bare hvis havren og rapsen tar slutt, putter man gress i fôrballene.

Rastløse elger i mars

Elgen bestemmer selv hvor lenge bespisningsperioden skal vare. Når den trekker nedover mot dalbunnen, vanligvis i desember, er det tid for mating. Når dagene blir lange utover i mars, blir elgen rastløs og stikker til fjells. Da opphører fôringen. Etter fem vintre med oppvarting er det ingen ting som tyder på at elgen er blitt så bortskjemt at den har glemt gamle vaner.

Stor-Elvdal grunneierforening har nylig avsluttet serveringen for denne sesongen. Nytt av året er at foreningen har fått hjelp til å dekke utgiftene. Jernbaneverket og Vegvesenet har bidradd med 19 500 kroner hver.

Bortsett fra at alle partene ønsker å redusere omfanget av de tragiske elgpåkjørslene, er motivene for å delta i prosjektet ulike. Jernbanen vil ha bedre punktlighet og mindre utgifter i forbindelse med kollisjoner, Vegvesenet vil ha elgen vekk fra veiene fordi den utgjør en trafikkfare, og grunneierne vil unngå at tog og bil gjør innhogg i elgkvotene. Dessuten gjør elgen mindre skade på ungskogen når den blir tilbudt et mer velsmakende alternativ.

Betydelig effekt

Erfaringene fra de fem sesongene med vinterfôring er gode. Beregninger gjort av Jernbaneverket tyder på at fôringen har ført til en reduksjon i antall kollisjoner mellom tog og elg på henholdsvis 45 og 30 prosent i de to områdene det har vært fôrplasser - Imsdalen og Bjøråkjølen. Forskjellen i effekten kan skyldes at deler av Rørosbanen er gjerdet inn i nærheten av Imsdalen. Hvis tallene ikke er helt på jorde, er fôringen et svært lønnsomt prosjekt. Utgiftene ved en enkelt elgpåkjørsel kan fort komme opp i flere titalls tusen kroner. Mannskaper må ut for å fjerne kadaveret, ofte på ubekvem arbeidstid, togforsinkelser unngår man sjelden, og av og til oppstår det skade på materiellet. Dessuten går kjøttverdien tapt. Veterinærmyndighetene har slått fast at ihjelkjørt elg ikke er menneskeføde.

Bidragene fra Jernbaneverket og Vegvesenet har gått til fôringen i Bjøråkjølen, hvor det har vært brukt rundt 60 000 kroner på elgmating denne vinteren. Fôringen i Imsdalen har kostet rundt 85 000 kroner. Dette har grunneierforeningen dekket alene, men Region Nord vurderer å delta neste vinter. Regionen vurderer også deltagelse i et mer omfattende samarbeid som omfatter hele Stor-Elvdal kommune pluss nabokommunen i nord, Rendalen.

Anders Haakonsen

1000

Dialog

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:

HOVEDKONTORET

Tor Saghaug (22 4)5 53 05

Region Øst

Nina Frang Høyum (22 4)5 72 47

Region Nord

Stig Herjuaune (72 5) 7 25 25

Region Sør

Arne Habberstad (32 2) 7 55 80

Region Vest

Truls Hægrenes (55 9) 6 61 00

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

Hardt mot hardt

Arbeidet med Nye Nationaltheatret stasjon går stadig framover. Der hvor den nye tunnelen og stasjonshallen med to nye spor skal kobles sammen med den eksisterende Oslotunnelen, skal betongveggen rives i en lengde på ca. 100 meter. Dette gjelder både sammenkoblingspunktet i vest under Oscarsgt./Colbjørnsensgt., og i øst under Studenterlunden.

Først monteres en beskyttelsesvegg mot sporet, slik at arbeidet kan pågå uavhengig av togenes gang. Deretter sages det ut store blokker av betongveggen. Betong og armeringsjern skjæres rett og slett ved hjelp av en spesiallaget wire som er besatt med diamantstøv. En slik kveil som Kristian Horgen fra Entreprenørservice her viser fram, koster dermed like mye som det fineste halsbånd.

Forøvrig er så godt som all sprengning og masseuttak nå avsluttet på anlegget - i tida som kommer er det betongarbeider som utgjør hovedaktiviteten, samtidig som arbeidet med gulv, vegger og tak i vestibylen ("tett bygg") også pågår for fullt. (Foto: Olav Nordli)

Informasjon i Øst

Dersom det er temaer eller hendelser du synes at "lokalavisa" Aktuelt for JØ bør ta opp, er det fint om du kontakter informasjonskonsulenten i regionen, som har ansvaret for avisa. Fram til sommeren er dette Nina Frang Høyum. Hun kan kontaktes via intern e-post, faks 5 71 10 eller telefon 5 72 47.

Region Østs internavis kommer ut en gang i måneden, og sendes ut til alle de vel tusen ansatte i regionen. I mars-nummeret skriver vi f.eks. om et kurs i togekspedisjon som skal tilbys fagarbeidere linjen, om hvordan det går med drøftingene i forbindelse med produksjon og forvaltning, samt om asbestsaneringen i regionen. Hvert nummer har også et intervju med én i ledergruppa.

- Hensikten med internavisa er å informere om viktige saker i regionen og åpne for kommunikasjon mellom ansatte – fordi vi mener at dette er viktige forutsetninger for et godt arbeidsmiljø. For å kunne ha en åpen kontakt med alle ansatte, er avisa avhengig av å selv bli informert. Vi ønsker oss mer kontakt med leserne, f.eks. i form av leserinnlegg sier Nina Frang Høyum.

Informasjonsdirektør

Jernbaneverket har ansatt Sigurd Sandvin som ny informasjonsdirektør fra 1. april. Fram til denne dato er han rådgiver i informasjonsbyrået Burson-Marsteller. Tidligere har han blant annet arbeidet i Kulturdepartementet.

Hans kjennskap til det politiske og departementale miljø vil komme godt med i Jernbaneverkets informasjonsvirksomhet overfor Storting, regjering og departementer.

Veteraner med sosial profil

NJIFs Veteranlaug som organiserer veteraner over hele landet hadde årsmøte i Oslo i midten av januar. Møtet som er allmannamøte hadde samlet nær en tredjedel av de registrerte medlemmene med stort innslag av tilreisende

Presidenten Oddleiv Nordmark åpnet møtet med en lang minnetale over de fire medlemmene som hadde gått bort, Per Haugan, Eilif Moe, Vern Erik Sollien og Eli Ørbech.

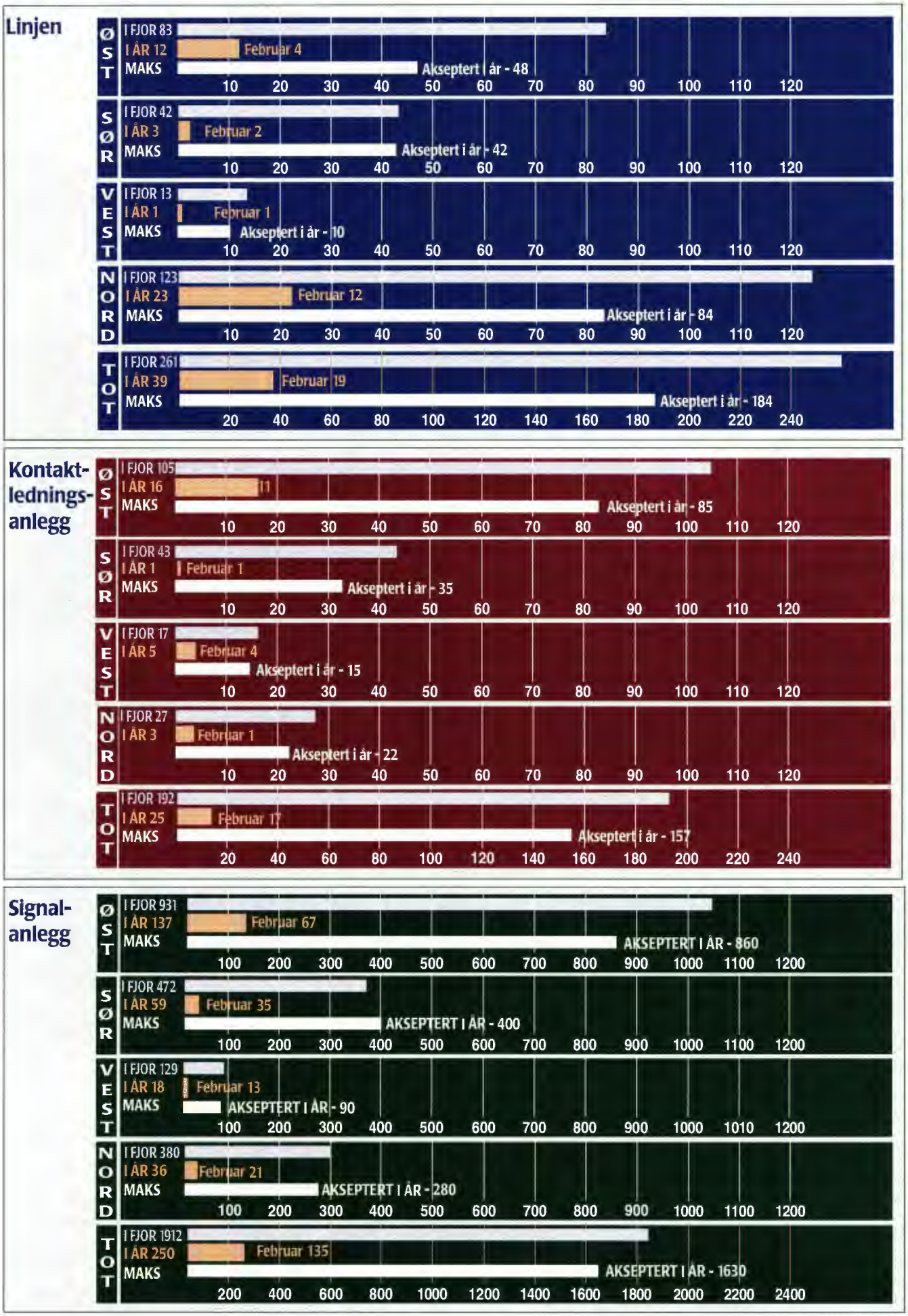
Forhandliongene ble ledet av Erling Ohnstad som dirigent og med Per Eggum som referent. Styret fikk stor tilslutning til den sosiale profil de har lagt opp til. Det ble også vedtatt to treff i 1998, på våren i Hamar med Arvid P. Johansen ansvarlig og til høsten i Trøndelag der Hans Kaarstein fikk ansvaret.

Et vedtak om delvis dekning av reiseutgifter for langveisfarende ble vedtatt, men samtlige ga bidraget tilbake som støtte til laugets arbeid. Styrets forslag om tildeling av Veteranlaugets hederspris 1998 falt og benkeforsalg på sittende president Oddleiv Nordmark bled vedtatt med tilnærmet hundre prosent tilslutning.

Styret ble tross uttalt ønske om avløsning gjenvalgt og består i 1998 av president Oddleiv Nordmark, visepresident og redaktør Harry E. Eriksen, protokoll og finansfører Tor Herje og konsulent Thorleif Ødegård samtlige Trondheim.

På møtet redegjorde NJIFs leder Johnny Flatmo om forbundets arbeide og Gunnar Skirbekk om Fritidsrådets virksomhet innen NSB.

FEIL I JERNBANEVERKET - RAPPORT FRA REGIONENE



BANE TELE

Gunstig mobilavtale

- Avtalen som er inngått om mobiltelefonbruk i Jernbaneverket og NSB, er svært gunstig, sier driftssjef Trond Erik Stryken i Bane Tele.

Bane Tele har nylig inngått en avtale med Telenor som innebærer en besparelse på 40-45 prosent av utgiftene for Jernbaneverkets 1650 mobiltelefonbrukere.

Driftssjef Trond Erik Stryken i Bane Tele opplyser at det i prinsippet er inngått to avtaler. Én avtale som gjelder NMT-nettet, hvor Telenor er eneste aktør, og én for GSM-nettet som er inngått på bakgrunn av en tilbudsrunde.

GSM-avtalen innebærer at Jernbaneverket får 25 prosent rabatt på abonnement og samtalekostnader innenlands, med unntak av samtaler mot NetCom-abonnenter. For NMT er det gjort en tilsvarende avtale, hvor eneste forskjellen er at rabatten er på 30 prosent. Det er dessuten spesielt gunstige priser for samtaler mellom Jernbaneverkets egne mobiltelefoner, og for å ringe til våre egne kontornumre.

- Vi har også inngått en avtale vedrørende innkjøp av mobiltelefoner. Dette betyr at ansatte i Jernbaneverket og NSB vil få gunstige priser ved alle Telehus-butikkene i hele Norge, samt at det bl.a. er mulig å låne telefon ved reparasjoner, sier Stryken.

- For øvrig vil alle som har GSM-abonnement, og som har kontorplass i Oslo, Drammen, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Hamar eller Trondheim, kunne få et mobilnummer som tilsvarer 916+det interne telefonnummeret. Dette er en stor fordel, og jeg vil oppfordre alle som sitter med gamle abonnementer om å endre nummeret sitt i pakt med dette, sier Trond Erik Stryken.

Når det gjelder de øvrige fordelene som det nye avtaleverket innebærer, så vil disse automatisk bli overført til alle abonnementer som allerede er registrert på Jernbaneverket.

OLAV NORDLI

Fakta om Bane Tele

Antall ansatte: 12
Omsetning 97: 46,5 MNOK
Antall telefonabonnenter: ca. 7500
Bane Tele ble etablert som en selvstendig resultatenhet 1. januar 1996. Enheten er organisert i tre avdelinger: Drift, Prosjekt og Marked.
Forretningsidéen er forretningsmessig utnyttelse av evt. overskuddskapasitet i Jernbaneverkets føringsvei og fiberoptiske nett. Dette innebærer utleie av tilgang til føringsveien samt salg av høykvalitets tele- og datakommunikasjonstjenester innenfor rammen av den kapasiteten som til enhver tid er ledig.

Bane Teles viktigste kunder i dagens situasjon er Jernbaneverket, NSB BA med datterselskap og annen jernbanerelatert virksomhet i Norge.
I januar i år vedtok Samferdselsdepartementet at overskuddskapasiteten i Jernbaneverkets føringsvei og fiberoptiske nett også skulle tilbys i det eksterne markedet.