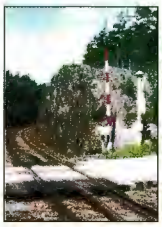
KJØREVEIEN

NYTT FRA JERNBANEVERKET NR 5 - MAI 1998

REVIDERT NASJONALBUDSJETT

Krenge-prosjekter forseres



- Krengetogene er distriktspolitikk i dalførene på Østlandet. Får vi ikke til jernbanesatsingen her, kunne vi ha startet nedleggelsen av de dårligere trafikkerte jernbanestrekningene i Norge, sa Odd Einar Dørum da han la fram revidert statsbudsjett med tilsammen 243,4 millioner kroner til krengetog i år.

- Mer penger vil bety at vi kommer til å forsere alle prosjektene vi har satt i gang, sier prosjektssjef Morten Tanggård i Region Sør.

Side 3

MEST OMFATTENDE RUTEENDING PÅ TJUE ÅR

Fokus på feilretting

R98.2 - ruteendringen fra september vil innebære flere tog på sporet samtidig og større sannsynlighet for følgeforsinkelser enn tidligere, slik at konsekvensen av infrastrukturfeil og andre feil blir større og mer synlige. Trafikksjef Ove Skovdahl forsikrer at Jernbaneverket vil fokusere på feilretting i forbindelse med R98.2, spesielt på aksen Asker-Eidsvoll.

Side 5

Innføringen av R98.2 betyr at togledelsen møter større krav til presisjon og evnen til å takle avvik. Foto: Anders Haakonsen

En ringrev tar plass

FOTO: Nina Frang Høyum

Sigurd Sandvin - vår nye informasjonsdirektør

Side 10

Verneplanen må gjennomføres

- Noen vil nok påstå at fredning og vern er å lage ris til egen bak, ved at det vanskeliggjør utbygging og modernisering, sier Åge Lien. - Men det må vi heve oss over, fortsetter han. Vi har som offentlig jernbaneforvalter et ansvar for å ta vare på kulturminnene inn i jernbanens framtid. Derfor er også oppfølgingen av verneplanen med ansvar og prosedyrer viktig!

Side 8

Internblad for medarbeidere i Jernbaneverket

Jernbaneverket

Signaler

Sommer - ferietid

Mai er årets fineste tid. Etter en mørk vinter kommer lyset og varmen som gir oss denne spesielle følelsen som vi alle kjenner så godt. Vi har forventninger til tiden som kommer, både i jobb-sammenheng og privat.

Sommer er ferietid. Hensikten med ferie er at vi i en periode skal drive med noe helt annet enn det vi til daglig driver med i jobben. Vi fortjener en pause, rekreasjon, slik at vi kan ta oss inn igjen. Noen ønsker å reise i ferien, se nye steder, andre vil dyrke en hobby etc. Meningen er at vi skal samle krefter og få ny inspirasjon.

Vi skal lade batteriene slik at vi er fulle av både volt og ampere, arbeidslyst og humør når vi tar til på jobb igjen etter ferie. Toppladede batterier varer forhåpentligvis til neste vår.

Sommeren og høsten blir spennende og utfordrende. I sommermånedene har vi hektisk vedlikeholdsaktivitet i sporet. Dette skal kombineres med stor sommertrafikk og krav til punktlighet.

I høst skal det taes i bruk nye jernbaneanlegg som det er av største betydning at vi lykkes med. Jernbanens framtid i Norge kan bli påvirket av i hvilken grad vi har suksess i høst. Jeg tenker selvfølgelig først og fremst på åpningen av Gardermobanen 8. oktober. Her blir det særdeles stor oppmerksomhet. JBVs bidrag strekker seg fra Etterstad til Asker. På Asker skal nytt sikringsanlegg taes i bruk.

En totalt fornyet og utvidet Skøyen stasjon taes i bruk i oktober, med fire nye spor. Sporene krysser over Drammensveien på nye broer som bygges med trafikk på både veg og bane. Litt av en utfordring! Skøyen stasjon vil utgjøre grunnpilaren i et nytt flott kollektivknutepunkt på strekningen Asker - Gardermoen.

Den 27. september iverksettes ny ruteplan, R 98.2. Ruteplanen har i seg særs store utfordringer. Det stilles krav til presisjon i toggangen utover det som vi hittil har vært kjent med. Spesielt gjelder dette Drammensbanen, men også på det øvrige nettet vil kravene til presisjon øke. Vår nye organisasjonsenhet, Trafikkstyring, får store utfordringer.

Krengetogsatsingen fortsetter utover høsten i høyt tempo, hovedsaklig med nedlegging av planoverganger, forlengelse av kryssingspor og sporjustering.

Ny parsell Storurdi på Bergensbanen taes i bruk 20. september.

Sist men ikke minst; «Produksjon og Forvaltning» vil, etter en altfor lang og trang fødsel, begynne å fungere som tiltenkt. Nye ledere skal ta fatt. Vi har en utfordring i klargjøring og utvikling av roller.

Som vi ser; høsten blir meget spennende og utfordrende. Bruk som sagt sommeren til å lade batteriene. Det er muligens kjent for noen at jeg, av og til, fokuserer på rekkefølge etter stigende ansvarssted. For å være konsekvent, det skal man jo være, utfordrer jeg Eirik i JN.

Jeg ønsker alle JBV en riktig fin sommer og en lang og god ferie!

Truls Erik Hegrenæs

Skøyen - Asker inn i Oslopakke II

- Forslaget om at det nye dobbeltsporet Skøyen - Asker skal inngå som en del av Oslopakke II, synes vi er en god løsning. Det er en form har vært brukt før, og det gir prosjektet visshet om at det kommer i gang. Det er bare et spørsmål om tid før det kommer i gang, kommenterer utbyggingsdirektør Jon Frøisland.

- Det viktigste nå er å bruke tiden så fornuftig som mulig, slik at vi er best mulig forberedt når startsignalet kommer. Da vet vi at det er om å gjøre å bli ferdig så fort som mulig, fortsetter han.

Det er Bondevik-regjeringa som foreslår at finansieringen av det nye dobbeltsporet fra Skøyen til Asker skal inngå som en del av finansieringen av Oslopakke II. I et stortingsvedtak i fjor vår ble det blant annet sagt at utbyggingen av Skøyen - Asker kunne organiseres som et eget selskap som skulle kunne ta opp lån på inntil 1 600 millioner kroner. Vedtaket la opp til at rentekostnadene skulle dekkes av passasjerer, de berørte kommuner, fylkeskommuner og staten. Tilbakebetalingen av lånet skulle dekkes av vanlige framtidige bevilgninger over statsbudsjettet.

De lokale myndighetene sier i tilbakemeldingen på opplegget at jernbaneutbygging er et statlig ansvar, og at utbyggingen og dermed finansieringen må inngå som en del av Oslopakke II. På bakgrunn av denne tilbakemeldingen og at opplegget bryter med det som er vanlig ved statlig forskuttering, nemlig at staten bare dekker utbyggingskostnadene (og ikke rentekostnadene) ønsker Samferdselsdepartementet at finansieringen og organiseringen av Skøyen - Asker inngår i Oslopakke II. "Samferdselsdepartementet vil derfor ikkje tilrå at ein går vidare med det finansierings-opplegget som Stortinget våren 1997 la til grunn, men foreslår i staden at finansiering og organisering av nytt dobbeltspor Skøyen - Asker inngår som ein del av Oslopakke 2", heter det i Stortingsproposisjon nummer 64.

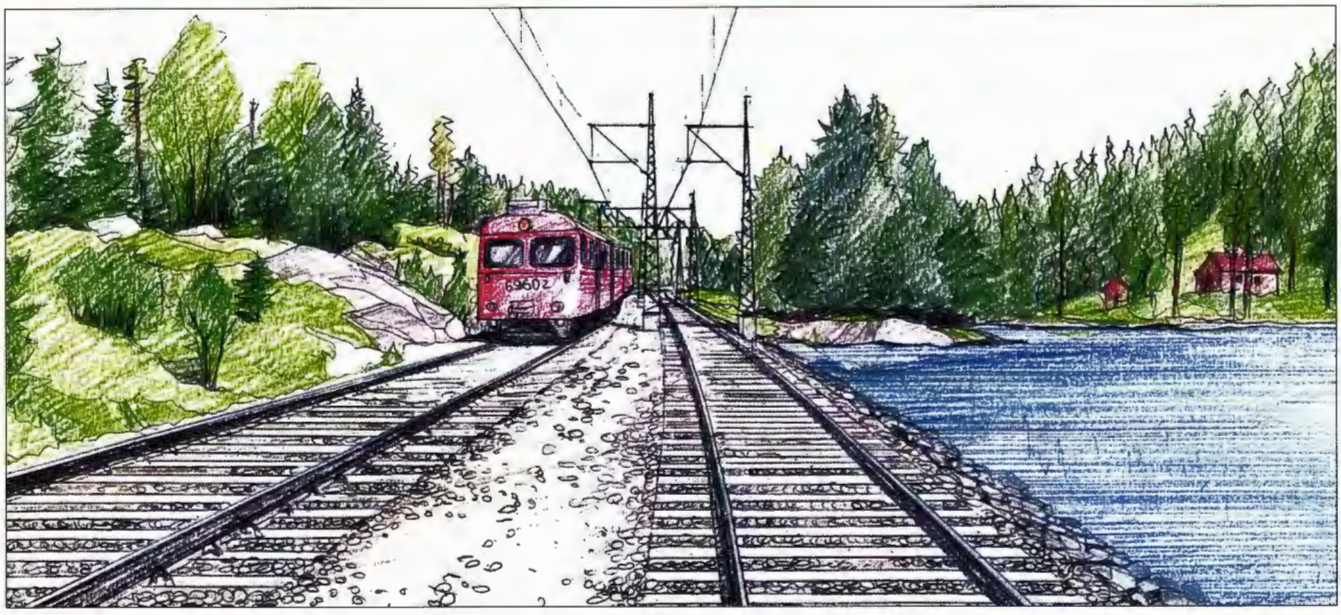
Gamlebytunnel avgjøres neste år

I forslaget til revidert statsbudsjett går det fram at utredningene om tunnel gjennom Gamlebyen får ytterligere åtte millioner kroner. Tidligere er det bevilget ti millioner kroner til arbeidet.

Stortinget vedtok 15. juni 1995 at jernbanetrafikken gjennom Gamlebyen i Oslo skal legges i tunnel. Jernbaneverket har som tiltakshaver jobbet etter de gjeldende forutsetninger som er gitt gjennom Samferdselsdepartementet. Opprinnelig skulle Konsekvensutredningen vært lagt ut til høring og offentlig ettersyn tidlig på sommeren i år, men tidspunktet er nå av Samferdselsdepartementet utsatt til august/september.

Hovedårsaken til denne utsettelsen ligger i at utredningsarbeidet har blitt mer omfattende med flere traséalternativer og at arbeidet skal samordnes med kommunedelplanen for området. Det er en målsetting for prosjektet at utredningene samlet skal gi et bredt spekter av løsninger som bør kunne være et godt grunnlag for den videre beslutningsprosessen.

Prosessen med høring, offentlig ettersyn og påfølgende behandling av konsekvensutredninger og kommunedelplan innebærer at det ikke er realistisk å tro at Stortinget kan ta stilling til Gamlebytunnel før tidlig på våren 99. Tidligere har det vært meningen at saken skulle legges fram for Stortinget høsten 98.



Lyser kryssingspor ved Neslandsvatn på Sørlandsbanen blir det første krengetogtiltaket som realiseres.

Løsner det for krengetogtilpassingen?

Regjeringa foreslår ei tilleggsbevilgning på 72 millioner kroner til krengetogstilpassingen. Dersom alt går som den nåværende regjeringa ønsker kan i alt 243,4 millioner kroner brukes til krengetogprosjekter i år.

Det var ved behandlingen av Norsk jernbaneplan 1998 - 2007 i fjor vår at Stortinget vedtok å øke investeringsrammen for krengetog med 600 millioner kroner utover det som var foreslått for planperioden 1998 - 2001. Til sammen ble det 1 600 millioner kroner som skulle brukes på krengetogtiltak fra 1998 og tre år framover, og et optimistisk NSB bestemte seg for å kjøpe inn nye tog. Da statsbudsjettet for 1998 ble presentert i fjor høst og pengene skulle legges på bordet, viste det seg at regjeringa bare ville bruke 75,3 millioner kroner på krengetog i 1998. Med andre ord: ikke mye penger til krengetogene som begynner å kjøre på Sørlandsbanen i 1999.

Distriktspolitikk

Det er dette samferdelsminister Odd Einar Dørum i det reviderte statsbudsjettet for 1998 vil bidra til å rette opp. - Krengetogene er distriktspolitikk i dalførene på Østlandet. Får vi ikke til jernbanesatsingen her kunne vi ha startet nedleggelsen av de dårligere trafikerte jernbanestrekningene i Norge, sa han på en pressekonferanse fredag før 17. mai på Oslo S. Med de 75 millionene som allerede er bevilget, 96 millioner i overførte budsjettmidler som ikke ble disponert i 1997 på Jernbaneverket investeringsbudsjett og tilleggsbevilgningen som ligger inne i revidert statsbudsjett, blir tilsammen 243,4 millioner kroner brukt til krengetog i år.

Hjelper godt

- Mer penger vil bety at vi kommer til å forsere alle prosjektene vi har satt i gang. Først ut er Lyser kryssingspor ved Neslandsvatn, sier prosjektssjef Morten Tanggård i Region Sør. - Vi er i gang med forberedende arbeider for å kunne starte underbygningsentreprisen 1. september i år. De forberedende arbeidene består blant annet av omlegging av kabler og KL-fundamenter. Lyser kryssingsspor er planlagt ferdigstilt innen utgangen av 1999, fortsetter han. Ekstrabevilgningen medfører også at planleggingen av kryssingsporene ved Leivoll og Nelaug vil kunne starte opp tidligere. Videre betyr det økt framdrift på nedleggelsen av planoverganger og kurvekorreksjoner mellom Kristiansand og Stavanger. - Vi hadde fått signaler om at vi ville få mer penger til krengetogtilpassingen og derfor laget oss ei liste over hvilke prosjekter vi ville sette i gang. Nå ble det mindre penger enn hva vi først ble forespeilet, men ekstrabevilgningen vil hjelpe veldig på i forhold til budsjettet som ble lagt fram i fjor høst. Nå ser det ut til at Region Sør vil få 70 millioner kroner, sier Tanggård.

Så gjenstår det å se hvor mye penger det egentlig blir. Stortinget avgjør det reviderte budsjettet i juni, og opposisjonspartiene, som mener at regjeringa legger opp til et offentlig forbruk høyere enn det den norske økonomien har godt av, varslet en hard kamp om kronene i samme øyeblikk som det reviderte budsjettet ble lagt fram.

Ronald Holmstrøm

Sikkerhets- og vernemøter

Hva legger vi vekt på?

Alle hovedenheter gjennomfører årlige sikkerhets- og vernemøter. Jernbaneverket ønsker med det å fokusere på den interne sikkerheten, samtidig som den enkelte medarbeider får mulighet til å påvirke sikkerheten i sin egen arbeidssituasjon.

OPPSTILLING: Med Sikkerhets- og vernemøte i en militærleir, var det selvsagt kompaniopppstilling til ære for fotografen.

Kjøreveien fulgte sikkerhets- og vernemøtet for områdene Meråkerbanen, Steinkjer og Grong på Nordlandsbanen. Møtet ble avholdt i høyst klarerte og kvalifisert sikre omgivelser på Konferansesenteret på den gamle tradisjonsrike militærleiren Steinkjersannan.

Toppen av isfjellet

- Vi må sette fokus på farlige handlinger, slik at farlig atferd endres til sikker atferd. Det viktigste satsingsområdet er derfor arbeidet med å endre uheldige holdninger. HMS-koordinator Svein Ragnar Revhaug viste til en SINTEF-undersøkelse hvor det er slått fast at "bak" en arbeidsulykke ligger 33 nesten-ulykker og 330 farlige handlinger.

- Det er ikke langt mellom farlig handling og en reell ulykke, mine herrer! buldret Revhaug!

Kjøreledning

Nordlandsbanen er ikke elektrifisert, men Region Nords HMS-koordinator, Svein Ragnar Revhaug, fokuserte likevel på kjøreledning og sikkerhetsproblematikken rundt høyspent ledning;

- Slik situasjonen er i dag, må vi regne med at en del av dere kan bli stasjonert i andre områder enn vanlig i sommersesongen. Dere kan bli sendt til banestrekninger med kjøreledning. Derfor vil vi minne dere på farene forbundet med elektrifisert bane.

Sikkerhets- og vernemøtet på søndre del av Nordlandsbanen startet dermed med visning av videoen om Sikkerhet ved arbeid nær kjøreledning. Det ble minnet om generelle sikkerhetsregler ved arbeid på elektrifisert bane. Spesielt ble det minnet om at skinnebruddsmagneter ikke lenger er tillatt.

Rapporterte uhell

På bakgrunn av rapporterte hendelser, ble det fokusert på riktige rutiner ved behandling av snøkost og lading av batterier generelt. Flere uhell i den senere tid viser at det kan være at en ikke tar sikkerhetsforskriftene på alvor.

- Det er ingen tvil om at de uhellene vi har fått melding om, skyldes uforsiktighet, skjødesløshet eller rett og slett mangel på kunnskap. Når for eksempel laderen blir satt uriktig på, risikerer vi at batterisyren kan sprute ut. Det har skjedd ved flere anledninger, og er unødvendig. For ikke å snakke om hvor farlig det kan være for øyne og ansiktshud. Rengjør heller ikke utkastertuten på snøkosten uten at motoren er slått av! Det er et ufravikelig krav at dere setter dere inn i forskriftene før dere for eksempel lader batteriene, poengterer HMS-koordinatoren.

Aktiv sykemelding

Det som opptok arbeiderne i større grad var regelverket omkring langtidssykemeldinger. Det er ikke særlig kjent at ved langtids sykemeldinger kan arbeidstaker (JBV) samarbeide med pasient, trygdekontor og lege om alternativ sykemelding. Informasjon om oppfølgingsutvalget for langtidssykmeldte ble også gitt.

Gruppeleder Sjømark er opptatt av at det ved langtidssykemelding ofte kan være det beste for både pasienten og arbeidsstedet at det blir funnet annet arbeid for arbeidstakeren, som han/hun f.eks. kan fungere i deltid på.

- Det kan være tøft å være langtidssykemeldt. Det kan være enda hardere å komme tilbake etter uker eller måneder. Ved bruk av såkalt "aktiv sykemelding" unngår en i hvert fall de psykiske belastningene, understreket han.

Sikkerhets- og vernemøtet var innom mange temaer, fra AKAN til sikring på arbeidsplassen, og diskusjonene ble lange. Tilbakemeldingene på Region-nivå er at medarbeiderne føler de årlige sikkerhetsmøtene som nyttige påminnelser, men også som en nødvendighet for at arbeidssikkerheten skal bli tatt på alvor på alle nivåer.

Mobilisering for Skarverennet

Det årlige Skarverennet på Finse i slutten av april er en styrkeprøve også for NSB BA og Jernbaneverket. I år ble nærmere ti tusen mennesker frakta inn til Finse mellom klokka åtte og halv tolv på formiddagen. Avviklingen gikk fullstendig rutemessig.

For Jernbaneverkets del innebar dette et skippertak for svært mange i Region Vest. Dette gjaldt alle fra rutekontoret og togledelsen til en full beredskap på alle faggrupper langs linjen.

- Jeg er imponert over den jobben som ble gjort av både NSB og Jernbaneverket, samtidig som jeg er glad for at infrastrukturen tålte en slik prøve. Vi er ikke nærheten av slike belastninger ved vanlig drift, sier regionsjef Truls Hegrenæs i Region Vest til Kjørveien.

Tolv togsett var i bruk i år, noe som tilsvarer det som er maksimalt mulig i dagens situasjon. Men i år 2000, når det nye Tunga kryssingsspor på Gråskallen-parsellen har åpnet, vil det bli mulig å kjøre flere tog og frakte enda flere deltagere til det populære skirennet på høyfjellet.

Ny ruteplan gir utfordringer

Jernbaneverket er klar for R98.2

- Jeg håper inderlig at Jernbaneverket får ferdiggjort pågående anleggsarbeider som forutsatt, at togledelsen takler skjerpede prestasjonskrav og at beredskapen for feilretting er på topp ved innføringen av R98.2, sier driftsdirektør Tom Ingulstad i NSB BA. - Jernbaneverket er klare, fastslår trafikksjef Ove Skovdahl i Region Øst.

- Jernbaneverket har gjort en god jobb, men det trengs fortsatt investeringer i driftsstabilitet, sier driftsdirektør Tom Ingulstad i NSB BA.

Den mest omfattende ruteomleggingen på tjue år skal settes ut i livet den 27. september, og ingen med omsorg for jernbanens gode navn og rykte er vel i tvil om hvor viktig det er å unngå at R98.2 kommer skjevt ut. Selvsagt betyr dette store utfordringer også for Jernbaneverket.

Fokus på feilretting

De nye rutene innebærer flere tog på sporet samtidig og større sannsynlighet for følgeforsinkelser enn tidligere, slik at konsekvensen av infrastrukturfeil og andre feil blir større og mer synlige. Ove Skovdahl forsikrer at Jernbaneverket vil fokusere på feilretting i forbindelse med R98.2, spesielt på aksen Asker-Eidsvoll.

- Vi har hatt dårlig punktlighet på denne strekningen de siste ukene, men dette er i all hovedsak feil som er knyttet til anleggsvirksomheten som pågår. Disse arbeidene vil pågå over sommeren, men vil være avsluttet før ruteendringen, forsikrer Ove Skovdahl.

- Jernbaneverket har gjort en veldig god jobb med Samprosjektet og de andre anleggsarbeidene på denne strekningen, men vi er veldig avhengige av at man vinner kappløpet med tiden og får ferdiggjort anleggene slik som forutsatt, sier Tom Ingulstad, som dessuten roser Jernbaneverket for å på kort varsel ha tatt oppgaven med ombygging av en sporsløyfe på Oslo S.

R98.2 innebærer en formidabel trafikkøkning på Oslo S, uten at det har vært en økning i antall spor. Dette oppnås bl.a. gjennom rendyrking av prinsippene om retningsdrift, reduksjon av oppholdstid og endring av sporbruken. Presset på landets største stasjon vil være særlig stort fram til Nye Nationaltheatret stasjon åpner ved utgangen av 1999, fordi flere tog må snu på Oslo S i denne perioden.

Krav til togledelsen

- Togledelsen har en viktig funksjon i en rutemodell, og innføringen av R98.2 betyr større kompleksitet og økte prestasjonskrav for denne gruppen. Det var vel en viss skepsis i NSB BA når togledelsen skulle overføres til det "sedate" Jernbaneverket, men dette har blitt gjort grundig til skamme. Vi har et godt samarbeidsklima, og jeg tror dette skal gå bra, smiler Tom Ingulstad.

Togledelsen har kommet med innspill gjennom hele ruteplanleggingsprosessen, som har vært et tett og integrert samarbeid mellom Jernbaneverket og NSB BA. Formelt sett er det Jernbaneverket som har ansvaret for dette arbeidet, men med R98.2 har NSB BA trukket det tyngste lasset.

- Vi fikk en kjempeutfordring i fanget gjennom vedtaket om hovedflyplass på Gardermoen og alt som det innebar. Med R98.2 skal vi svare på denne utfordringen, og vi har robuste og realistiske planer som gjør at jeg er optimistisk foran det som skal komme, sier Tom Ingulstad.

OLAV NORDLI

Romeriksporten

R98.2. forutsetter at Gardermobanen og Romeriksporten åpner som planlagt. I begynnelsen av juni må man derfor fatte en viktig beslutning - hvis usikkerheten omkring Romeriksporten er for stor, må man legge vekk R98.2 og i steden starte arbeidet med alternative beredskapsplaner.

- Målet med beredskapsplanen er å kunne gi et flytogtilbud, men dette blir ikke noen god løsning. Utgangspunktet er at pendlere og arbeidsreisende ikke skal bli skadelidende, slik at flytogene ikke kan få samme prioritet. Dette innebærer 2-4 nye tog i timen innenfor nåværende ruteplan, noe som ikke vil stå tilbake for R98.2 som en utfordring for Jernbaneverket, sier Tom Ingulstad.

Materiellmangel

Den knappe materiellsituasjonen i NSB BA er en annen faktor som gjør puslespillet med R98.2 ekstra vanskelig, og det blir gjort tilpasninger i den nye ruteplanen for å møte denne situasjonen. Dette betyr blant annet at rutetidene tar høyde for å traffikkere Østfoldbanen med lok og vogner dersom det skulle oppstå knapphet på BM70-materiell.

- Dette gjør at reisetiden mellom Oslo og Moss øker med fire minutter. Fra mitt ståsted i Jernbaneverket synes jeg det er synd at man ikke kan ta ut hastighetspotensialet og fullt ut utnytte de kjempeinvesteringene som er gjort mellom Ski og Moss, sier Ove Skovdahl.

Dette er R98.2

Den største og mest omfattende ruteendringen siden Oslotunnelen ble tatt i bruk. Endringene berører i første rekke Østlandsområdet. Viktige elementer:

- Ibruktakelse av Gardermobanen.
- 200 flytog pr. døgn gjennom Oslo S.
- InterCity og lokaltrafikk på Gardermobanens spor.
- Økt InterCity-frekvens på strekningen Sandefjord-Hamar.

R98.2 gjennomføres fra 27. september.

Kalksementrigg veltet i Rygge

Det gikk hardt ut over redskapen da en kalksementrigg nylig veltet sør for Rygge stasjon. Foto: Knut Brattvang

Det var tilløp til dramatikk da en kalksementrigg nylig veltet ved Eskelund sør for Rygge stasjon. Uhellet skjedde i forbindelse med etterfylling av diesel på den mobile riggen. Maskinføreren ble heldigvis ikke fysisk skadet i uhellet, men det gikk hardt ut over redskapen.

-Tårnet på riggen slo blant annet hull i en tank som inneholdt ulesket kalk. Kalken som rant ut ble senere gravd ned på stedet, sier byggeleder Lars Kristiansen til Kjøreveien.

-Hva var årsaken til at maskinen veltet?

-Der maskinen veltet var det tidligere gravd ut et stort hull. I dette hullet samlet det seg etterhvert betydelige mengder med vann. I fjor høst ba vi grunnentreprenøren om å fylle igjen hullet med løsmasser. Det ble gjort, men uten at underentreprenøren som utfører kalksementstabiliseringen ble varslet. Maskinføreren var derfor ikke klar over de ustabile massene i dette området.

-Hvilke tiltak har dere truffet i etterkant?

-I forståelse med entreprenør og underentreprenør har vi blant annet besluttet at det alltid skal gjennomføres en såkalt Sikker Jobb Analyse før nye områder blir kalksementstabilisert. Det samme gjelder i tilfeller der det har vært lengre opphold i stabiliseringsarbeidene på et område. Formålet med en slik analyse er å kartlegge risikoreduserende tiltak på forhånd, og det gjør vi gjennom å vurdere sannsynligheten for at riggen kan velte, samt hvilke konsekvenser en eventuelt velt kan få.

Harry Korslund

Kalksementstabilisering:

Kalksementstabilisering benyttes for å forsterke grunnen. Metoden benyttes blant annet i forbindelse med veg- og jernbaneutbygging og ved sikringer av skråninger og byggegroper. Kalksementpeler installeres ved at ulesket kalk og sement blandes inn i grunnen med visper som når 15-20 meter ned i bakken. Forsterkningen av grunnen skjer gjennom at kalksementblandingen reagerer med fuktigheten i bakken.

Miljøvennlighet er et sentralt tema for tiden i Jernbaneverket. Jernbaneverkets miljøplan er vedtatt, miljøstyringssystemet (nivå 1B) er under utarbeidelse, det har vært holdt tre kurs som har fokusert på jernbane og natur og enhetene skal lage miljøplaner.
Kjøreveien presenterte planen i april. Vi følger opp med artikler om jernbanens miljøutfordringer i planfasen, planlegging og utbygging av ny jernbane samt naturvennlig drift og vedlikehold av eksisterende jernbane.

Jernbanens miljøutfordringer i planfasen

Når man tar for seg et fagområde som jernbane og natur, er det naturlig å belyse det fra to vinkler: den ene er jernbane som miljøvennlig transportform, og den andre er jernbanens miljøpåvirkninger. Det er det sistnevnte punktet som vil bli tatt opp i Kjøreveiens artikkelserie. Nedenfor følger seks typiske områder som kan komme i konflikt med jernbanevirksomhet.

Det må legges vekt på å hindre at inngrep forringer visuelle landskapsopplevelser. Konfliktene oppstår ofte i anleggsfasen og kan i første rekke forebygges i planfasen. Det må legges vekt på å skape løsninger og tilpasse tiltakene til landskapet.

■ ■ Eksempler på mulige konflikter:
- kontinuiteten i landskapet brytes
- landskapet endrer karakter på grunn av dominerende og skjemmende inngrep
- stedsidentitet og tradisjon ødelegges i stedet for å styrkes eller dannes
- trivsel og rekreasjon forringes

Naturmiljø

Naturmiljøet gir livsgrunnlag for planter og dyr i luft, på land, i vann og i sjø. Mangfoldet i naturen bevares ut fra estetiske, moralske og nyttemessige forhold. Mennesket setter pris på å oppleve ulike naturtyper og det har videre ingen rett til å utrydde andre arter.

■ ■ Eksempler på mulige konflikter:
- direkte nedbygging av produktive arealer eller bevaringsverdige arealer
- fragmentering av arters leveområde
- barriereeffekt for fisk og vilt
- uberørte områder utsettes for sjenerende trafikk
- forsøpling, støy og utslipp til luft, jord og vann

FOTO: Anders Haakonsen

Mangfoldet i naturen bevares ut fra estetiske, moralske og nyttemessige forhold. Mennesket setter pris på å oppleve ulike naturtyper og det har videre ingen rett til å utrydde andre arter.

- endring av hydrologiske forhold
- brannfare
- ødeleggelse av truede arter samt sjeldne botaniske og geologiske forekomster

Kulturmiljø

Med kulturmiljøet forstås områder hvor kulturminner inngår som del av en større sammenheng eller helhet, f.eks. tun, urbane bygningsmiljøer, bygdesentra eller andre områder som med en funksjonell sammenheng. Med kulturminner menes alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder spesielle steder med tilknytning til historiske hendelser, tro eller tradisjon.

■ ■ Eksempler på mulige konflikter:

- verdifulle kulturminner skades, ødelegges eller reduseres i verdi
- Jernbaneverket tar ikke ansvar for egne kulturminner
- jernbaneanlegget utformes på en visuelt uheldig måte og skjemmer landskapet

Bo- og oppholdsmiljø

Bo- og oppholdsmiljø er i første rekke knyttet til folks bolig, men f.eks. kontorlokaler og barnehager er også relevant å trekke inn i denne sammenhengen. Både inne- og utemiljøet kan påvirkes av jernbanen, og uheldige inngrep kan føre til stedsforringelse med endring av sosiale forhold og reduserte eiendomsverdier. Barns lekearealer har i denne forbindelse krav på spesiell oppmerksomhet.

■ ■ Eksempler på mulige konflikter:

- skjemmende og trivselsødeleggende inngrep
- støy
- vibrasjoner som medfører sjenanse og gir bygningsskader
- fysisk og psykisk barrierevirkning på grunn av skinnegang, gjerder og støyskjermer
- utrygghet som følge av fare for påkjørsel
- forsøpling

Friluftsliv

Friluftsliv innebærer opphold og fysisk aktivitet i friluft. Opplevelsesmulighetene og arealenes egnethet for aktiviteter er viktige kvalitetskriterier.

■ ■ Eksempler på mulige konflikter med jernbanen:

- viktige friluftsarealer beskjæres eller ødelegges
- tilgjengelighet vanskeliggjøres eller hindres
- steder forringes på grunn av reduserte naturkvaliteter
- trafikk og andre aktiviteter gir støy, forsøpling og annen forurensing

Sentrale prinsipper og begreper

BÆREKRAFTIG UTVIKLING:
Bærekraftig utvikling innebærer en utvikling som tilfredsstiller dagens behov uten å ødelegge framtidige generasjoners muligheter til å tilfredsstille sine behov. Det er et overordnet mål både for verdenssamfunnet og for de enkelte land, og det innebærer at økonomisk vekst må skje innenfor de grenser som naturen setter.

SEKTORENES MILJØANSVAR:
Sektorprinsippet innebærer at alle sektorer har et ansvar for å sikre at utvikling og planlegging er i tråd med en bærekraftig utvikling.

SAMORDNET AREAL- OG TRANSPORT PLANLEGGING:
De rikspolitiske retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging har som mål å fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessige gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen.

Naturressurser og energibruk

I en banesammenheng gjelder dette først og fremst skog og jordbruksarealer, vannressurser, viltressurser og masseforekomste (stein/grus). Verdien av skog- og jordbruksarealer vil være knyttet til skogens produksjonsevne og kvaliteten på jordbruksarealene. Vannbruksinteresser kan være drikkevannsforsyning, fiske og bading.
Eksempler på mulige konflikter:

- produktive skog- og jordbruksarealer bebygges eller driftsmulighetene reduseres
- overflate- og grunnvannsressurser forurenses
- leveområder for jaktbart vilt forringes
- fiskens oppgang stenges og gytemuligheter ødelegges
- framtidige muligheter for uttak av masser hindres
- energiforbruket er høyere enn nødvendig.

Ronald Holmstrøm

FOTO: Anders Haakonsen

Husker du Kulturminneåret? Det var jo i fjor, men minnene om året er sannelig alt i ferd med å blekne. Hos mange ja, men ikke hos alle. Prosjektet Nasjonal Verneplan for kulturminner i jernbanen er i fullt arbeid som resultat bl.a. av impulser fra Kulturminneåret 1997. Gjennom forslag til Nasjonal Verneplan, som skal foreligge ved kommende årsskifte, vil prosjektmakerne sørge for at jernbanens kulturminner får - om ikke et evig, så i alle fall et meget langsiktig - livsforløp. Assisterende jernbandirektør Åge Lien, som er prosjektansvarlig, minner om at Nasjonal Verneplan er et prosjekt som er høyt flagget i forhold til jernbane-eieren, den norske stat. Samferdselsministeren het Sissel Rønbeck da prosjektet ble varslet, og hun er som kjent assisterende riksantikvar i dag. Det er all grunn til å regne med årvåkenhet både fra Riksantikvaren og nåværende samferdselsminister Dørum når verneplanen tar form.

- Noen vil nok påstå at fredning og vern er å lage ris til egen bak, ved at det vanskeliggjør utbygging og modernisering, sa Lien.

- Men det må vi heve oss over, fortsatte han. Vi har som offentlig jernbaneforvalter et ansvar for å ta vare på kulturminnene inn i jernbanens framtid. Derfor er også oppfølgingen av verneplanen med ansvar og prosedyrer viktig. Det gjelder overfor oss selv i Jernbaneverket; det gjelder i forhold til verneplanen for bygninger; det gjelder i forhold til NSB og det gjelder i forhold til historien!

Åge Lien, ass. jernbanedirektør har nok et brennende engasjement på asjetten

Prosjekt Nasjonal Verneplan:

De spinner av minner

Vi har presentert prosjektet i Kjøreveien før, men skal kort repetere at ved siden av prosjektansvarlig Åge Lien er museumsbestyrer Andreas Dreyer ved Norsk Jernbanemuseum prosjektleder. I Jernbaneverket er prosjektet knyttet opp til de fire regionene, mens NSB BA er representert gjennom NSB Eiendom.

Arbeidet er kommet ulike langt i regionene, men på et rapporteringsmøte like etter påske ble sporene lagt for videre fremdrift. Forslaget til Nasjonal Verneplan ved utgangen av året vil være en enhetlig vev av minner fra samtlige regioner pg omfatte hele jernbanenettet i Norge.

Lengst i Nord

Region Nord stiller med et forsprang i forhold til de andre regionene. Vi skal ikke fradømme regionen dyktighet og forutseenhet bak et slikt utgangspunkt, men det henger også sammen med at regionens banestrekninger sør for Trondheim ble vurdert i landskaps- og kulturhistorisk sammenheng tidligere på 90-tallet. Høyhastighetsprosjektet Oslo – Trondheim førte ikke til så mye høyhastighet, men som meget tiltalende biprodukter ble det skapt seks rikt illustrerte analyserapporter av banestrekningene mellom de to byene.

Da Kulturminneåret aktualiserte liknende kartlegging på generelt grunnlag, kunne regionen straks engasjere Tor Nilssen ved Lunde og Nilssen landskapsarkitekter MNLA, til å fortsette det arbeidet som dette firmaet hadde stått for tidligere, også i regionens nordre baneområder. Med fotoapparat og kjentfolk gikk Nilssen straks i gang med Ofotbanen og er nå i gang med Nordlandsbanen. Men siden Region Nord også rommer mer enn 40 prosent av jernbanenettet alene, kan det være godt å ha et forsprang i forhold til de andre regionene.

Med tusenvis av fotografier, store kunnskap og stor arbeidskapasitet er Tor Nilssen et aktivum for Region Nord og hele prosjektet

Ofotbanen som mal

Region Nords forsprang kan komme de andre regionene og hele prosjektet til nytte. Det er nemlig liten tvil om at det løp som er lagt med målsnor pr. 31.12.98, er meget krevende. Under etter-påske-samlingen ble det besluttet å legge regionens opplegg med ferdigutkast-modell til grunn for det videre arbeid, og Region Nord forpliktet seg til å ha ferdig et utkast til verneplan for Ofotbanen til primo mai. På denne måten blir Ofotbanen også i kulturminnesammenheng den banestrekning der det "nye" kommer først. Som kjent dukker det opp lite nytt under solen på jernbanen i Sør-Norge før det er utprøvet nord for Polarsirkelen. Det er all grunn til å tro at prosessen rundt Ofotbanens kulturminner og verneobjekter som vil bli innledet på et nytt møte i mai, vil bli normgivende for hele verneplanarbeidet.

Foto: Kim H. Gundersen

Banedatabanken – både/og

En banks soliditet henger ikke minst sammen med innskudd og forvaltningskapital. Så også med Banedatabankens. Man hadde i utgangspunktet tenkt seg Banedatabanken (BDB) som et meget nyttig redskap i etableringen av Nasjonal Verneplan, men det viser seg at bankens innskudd av data har store hull. Det er ikke bankens skyld, men innskyternes. Åge Lien presiserte sterkt at det er banesjefenes ansvar å sette nødvendige data inn i BDB. Om banken således har begrenset mulighet for å være redskap under etableringen av verneplanen, så vil den så avgjort bli brukt under første revisjon.

- Derfor skal også BDBs navn og stedsangivelser nyttes konsekvent der relevante data finnes, formante prosjektleder Dreyer.

Miljøer, objekter og "dingser"

Som kjent eksisterer allerede en verneplan for jernbanebygninger. Den har med rette høstet stor anerkjennelse og skal ikke revideres i denne omgang. Den har imidlertid den svakhet at den som hovedprinsipp vurderer bygninger enkeltvis og i liten grad tar hensyn til at helheten som et bygningsmiljø med omgivelser representerer kan være mer enn summen av hus.

Det var Åge Lien som innførte klassifiseringen: miljøer, objekter og "dingser", og han mente at Nasjonal Verneplan klart måtte forholde seg til de to første. Med objekter tenkes da både på hus, stikkrenner, bruer, forstøtningsmurer og mye mer, mens "dingser" i hovedsak henvises til Norsk Jernbanemuseum. Diskusjonen viste imidlertid at så enkel er ikke virkeligheten alltid. En samling "dingser" som det gamle kontaktledningsanlegget på Hardangerbana, var man skjønt enig om at burde bevares uten at museet på Hamar var noen sannsynlig mottaker. Det kan bli mange interessante avklaringer under det videre verneplanarbeidet…..

Ikke bare nasjonalt

Jernbaneverkets hovedanliggende er det nasjonale jernbanenettet, men det er tidligere bestemt at privatbaner skal inkorporeres i de enkelte regionenes arbeid med Nasjonal Verneplan. Det betyr ikke at man skal inn og dobbeltregistrere alt som f. eks. de private museumsbanene tar forskriftsmessig hånd om, men det kan bety at Jernbaneverkets inngripen gjennom Nasjonal Verneplan kan være et hensiktsmessig grep for å sikre kulturminner mot pågang fra andre interessenter. Vi kjenner eksempler der både private og offentlige

Prosjektleder Andreas Dreyer t.v. konstaterer at Region Nord ved fung. plansjef Magne Fugelsøy ligger noen hestelengder foran

naboer, som for eksempel kommuner, har vist påtrengende interesse for områder på og nær museumsbanenes sfære, og der et vern gjennom Nasjonal Verneplan vil gi en langt sterkere beskyttelse enn det museumsbanene alene kan.

Som en meget hyggelig kuriositet kan det for jernbanefolk med fartstid og historisk interesse røpes at Carl Fredrik Thorsager, mangeårig bestyrer av Setesdalsbanen, er tilbake på sporet med engasjement i dobbelt forstand i dette prosjektet. Han skal i første omgang gjennomføre registreringer for Region Øst og dernest bistå prosjektlederen med bearbeidingen av materiale fra samtlige regioner.

REIDAR SKAUG HØYMORK

En ringrev tar plass

Sigurd Sandvin har gullring i øret, er 33 og litt vindskeiv i kastene der han går. Det var vel en venstrevind som blåste på ham. Sigurd har vært journalist og leder for politisk avdeling i Arbeiderbladet. Han var informasjonssjef for Arbeiderpartiet under EU-kampen og politisk rådgiver for Åse Kleveland da hun var kulturminister. Nå er han informasjonsdirektør i Jernbaneverket, ansatt fra 1. april i år.

Sigurd veksler mellom det vittige og det seriøse: Han er intenst alvorlig når han svarer på spørsmål, men ler og gliser når det offisielle svaret er avlagt. "Ble det veldig vishyvashy?" spør han da, og lurer på om han har uttrykt seg klart nok. Det høres ikke ut som usikkerhet, men heller en ydmykhet overfor den rollen han skal fylle. Som informasjonsdirektør har han ansvar for at Jernbaneverkets kommunikasjon – både innad og utad – skal være klar og åpen.

Før Sigurd begynte å jobbe for Jernbaneverket, var han rådgiver i det nest største PR-byrået i Norge, Burson-Marsteller. Firmaet jobber bl.a. med å gi organisasjoner eller bedrifter et nytt uttrykk som skal gi kundene deres et godt inntrykk. Dette later til å være ballast som Jernbaneverket kan ha bruk for. Han trivdes godt hos Burson-Marsteller.

– Det var et godt sosialt miljø og spennende utfordringer. Men en konsulents hverdag er å forholde seg til mange kunder og aldri være en del av utførelsen, aldri ha reell innflytelse og ansvar. Jeg er en type som liker å være en del av noe og jobbe over lengre tid med de samme tingene. Samferdsel er dessuten veldig spennende, og noe av det nordmenn har det aller nærmeste forhold til.

En av oppgavene til Sigurd blir å gi råd og veilede ledere informasjons- og kommunikasjonsfaglig, både når det gjelder interne og eksterne spørsmål. Kanskje først og fremst interne.

– Jeg har sterk tro på at hvis vi tar vare på det interne, så blir den eksterne kommunikasjonen mye lettere å håndtere. Det er viktig å ta vare på og styrke identiteten og stoltheten i Jernbaneverket. Derfor må vi finne kreative og effektive kanaler for å nå alle sammen, det kan være f. eks. gjennom *Kjøreveien*, informasjonsskriv eller kampanjer. Men det er vanskelig å sitte på Hovedkontoret og ha direkte kontakt med pukken, så regionene og enhetene må ta hovedansvaret for intern-informasjonen. Jeg vil selvfølgelig bidra med mitt: være en inspirator, samtalepartner, ta initiativ, koordinere. Helt ærlig, så ser jeg det som en stor utfordring å få til effektiv intern kommunikasjon. Jeg trenger å få kulturen under huden først, så vi får ta det etterhvert.

– Når det gjelder min oppgave i forhold til ekstern informasjon, vil jeg ikke primært være en pressetalsmann. Jeg har ikke noe personlig mål om å bli veldig kjent eksternt, men har gjerne direkte kontakt med media og ser også at det kan bli behov for det. Men det er bedre at de som har mest greie på det som det skal informeres om, gjør det. Vi må finne hva som er mest effektivt og fornuftig.

Sigurd har ifølge ham selv ikke direkte greie på jernbanedrift, men vet likevel hva en Robel er. "Man lærer jo!" ler han skjevt, og understreker at han har et nært og positivt forhold til jern"banen. Som så mange andre i bransjen, har en barndom langs linja satt sine spor: I Sigurds tilfelle var det Nordlandsbanen. Nå vil han gjerne vekke den slumrende togentusiasmen i det norske folk:

– Profilering, informasjon og kommunikasjon står jo i sentrum for Jernbaneverket i år. Helt konkret er det viktig å sette jernbanen som et miljøvennlig og effektivt transportsystem på dagsorden. Vi skal være såpass ærlige at vi innrømmer at omdømmet vårt etter de siste årene ikke er så bra som vi kunne ønske. Men jeg tror det har mer med enkeltsaker enn med tog som transportform å gjøre. Nordmenns holdninger til natur og miljø gjør at de i utgangspunktet har et veldig positivt forhold til jernbanen. Derfor er det

– Jeg har en sterk tro på at hvis vi tar vare på det interne, så blir den eksterne kommunikasjonen mye lettere å håndtere.

viktig at vi legger vekt på *måten* vi driver, vedlikeholder og bygger ut jernbanen på – vi må gjøre det så bra at vi kan utløse de positive holdningene til å bli handling, til at folk faktisk begynner å *bruke* toget. Vi må for eksempel gjøre vår del av jobben for å øke punktligheten eller gjøre jernbanen mer moderne. Kort sagt: vi må gjøre det bedre, vi må fortelle folk at vi gjør det bedre, og vi må la dem oppleve at det er blitt bedre.

Sigurd mener det er mulig å påvirke de bildene som ordet "tog" skaper i hodene på folk. Han skjønnmaler imidlertid ikke den politiske situasjonen, og opplever der som et problem at jernbanen ikke blir så høyt prioritert, at de økonomiske bevilgningene ikke er så høye som han kunne ønske. Så avbryter han seg selv og trekker litt i ordene, som for å tøyle standpunktene så de ikke blir bombastiske.

– Jeg vet ikke hvor langt jeg skal gå med dette, for her jeg blir veldig politisk. Poenget er at det er lagt ned så uhorvelig mange ressurser i jernbanen gjennom 150 år, og at det er en god investering å sørge for at det nettet vi har, utnyttes maksimalt. Med tog kan man få mye fornuftig transport for en rimelig penge, men ressursene som er lagt ned i jernbanenettet blir ikke utløst fordi det ikke satses nok på det. Kort sagt har jeg en tro på at jernbanen er en transportform for framtida.

Ved siden av at Sigurd var informasjonssjef i Arbeiderpartiet høsten -94, da ikke stort annet enn EU-spørsmålet stod på dagsorden, har han også vært informasjonssekretær for EFs ambassadør i Norge. Han har med andre ord en solid politisk teft og erfaring. I og med at Jernbaneverkets tilblivelse delvis er et resultat av EU-direktiver, leer jeg ikke på et øyenlokk når Sigurd uforvarende betoner at det var en klok og nødvendig beslutning at NSB ble delt i to, i infrastruktur og trafikkselskap. Jeg har tidligere hørt ham si at han ikke tror at løsningen på Jernbaneverkets selvstendige profil ligger i en løsrivelse fra NSB BA, men at vi tvert om trenger en nær tilknytning med høy bevissthet om forskjellene.

– Togtransport har jo mye med kjøreveien å gjøre! Jernbanespor er ikke så nyttige i seg sjøl – de er nyttige bare i den grad det kjøres på dem. Det kan være vanskelig å ha to tanker i hodet, fortsetter han og setter en pekefinger inn i hver tinning, som for å pense to tanker inn på samme spor. – Vi må ha et knallhardt fokus på at vi har et selvstendig statlig ansvar for å holde jernbanenettet i topp form, men samtidig må vi vite at målsettingen, eller grunnen til at vi gjør dette, er at det skal kunne kjøres mest mulig effektivt på skinnene.

– Jeg håper at min kunnskap om hvordan det politiske systemet fungerer kan komme Jernbaneverket til gode. De fleste har klare oppfatninger av hvordan politikken burde være, men skal man ha mulighet til å påvirke, må man kjenne politikkens vesen, helt ned på personplanet – man må vite hvem det er viktig å ha dialog med. Jeg har tråkka i Stortinget fra -86 til jeg sluttet i Kulturdepartementet høsten -96. Det er et morsomt og interessant felt, og jeg kjenner alle kulverter og heiser og kan finne fram til alle.

En av de første tingene Sigurd har gitt seg i kast med, er å opprette et informasjonsfaglig forum internt. Han mener det er viktig at informasjonsmedarbeiderne i Jernbaneverket oppretter gode kommunikasjonskanaler, både seg i mellom, med medarbeidere og med media. Han mener vi må knytte mer systematisk kontakt med pressen, snakke med dem jevnlig og aktivt invitere til seminarer, befaringer og lignende. Vi må også oppdra media til å forstå forskjellen mellom NSB BA og Jernbaneverket, noe som igjen vil endre folks oppfatning.

– Det er kjempeviktig å bli dyktige på å håndtere pressen, å kunne ta ballen på oppspretten. Når jernbanen allerede er på avisenes dagsorden, er det jo også en veldig god anledning til å profilere oss. Informasjonsfolk kan trene ledere i å møte media, og de kan inspirere til og øke bevisstheten på å bruke alle de anledningene som er til å profilere Jernbaneverket. Hvis vi for eksempel sanerer noen planoverganger og erstatter dem med en kulvert, så er dette en kjempepositiv nyhet. Det er også viktig at vi melder oss på og viser fram alle de fine plansjene og planene som lages, og synliggjør at Jernbaneverket kan bidra med kompetente forslag når det gjelder å tilrettelegge for fornuftige og kollektive transportløsninger.

Sigurd er blitt omtalt som en person som holder holder hodet kaldt og hjertet varmt i alle situasjoner. Selv presierer han at det er *formen* over informasjonen er viktig, at man har medmenneskelighet, ro og kontroll – at man er profesjonell.

– Det finnes mange måter å kommunisere på, avslutter Sigurd med diplomatiske gester. – Ingeniørtettheten er naturlig nok høy i Jernbaneverket, og jeg har stor respekt for faget. Men av og til, når fagsjargongen tar overhånd, drømmer jeg om å kunne si: "Stopp litt nå. Kan alle vennligst legge ringene sine i en haug på bordet og så tar vi dette en gang til!"

Nina Frang Høyum

Ulovlig ferdsel

Med sommersesongen følger også større aktivitet langs jernbanelinja. Ulovlig ferdsel på og langs linja øker kolossalt i sommermånedene.

En av problemgruppene gjennom alle år er fiskerne. Det være seg elvefiskere eller andre som benytter jernbanelinja som adkomstvei, eller til og med som fiskeplass.

I Region Nord er dette er uttrykt problem for banemannskapene. Regionen startet i fjor et prøveprosjekt med varselplakater over strekninger hvor det er observert mye ulovlig ferdsel av laksefiskere. Det var spesielt i nordlige del av Rørosbanen, i lakseelva Gaula, disse plakatene ble spredt. Plakatene ble distribuert gjennom fiskekortselgere, samtidig som de ble hengt opp på sentrale steder.

Tilbakemeldingen fra våre mannskaper er ytterst positiv. Plakatene har en oppdragende virkning, og det er observert mindre ulovlig ferdsel i disse områdene.

Med bakgrunn i denne erfaringen har Region Nord i vår produsert nye plakater som er spredt på Dovrebanen, Rørosbanen og Nordlandsbanen. Spesielt er det lagt vekt på lakseelvene, men også områder hvor det er kjent at fiskere benytter jernbanelinja som adkomst til fiskevann eller sjøområder blir nå fulgt opp med plakater.

Det er produsert to typer plakater. Én poengterer reglene for ferdsel ved jernbanen. Den andre legger også vekt på farene med carbonfiskestenger som er strømførende.

STIG HERJUAUNE

Kunstforeningen

Torsdag 28. mai kl 15.30
Omvisning på Astrup Fearnley Museet
A: Blikk på samlingen B: Olivier Debré i Norge
Tirsdag 9. juni kl 15.30
Sommermøte i kantina i Prinsens gate
Trekning av innkjøpt kunst. Servering av kringle og kaffe
Lørdag 29. august
Blaafarveverket. Mer informasjon senere
Informasjon:
Erna Schachter, tel 22 35 40 08/64 94 65 03
Kirsti B. Flesland, tel 23 15 39 30

NJA-LUs fottur 1998

9. - 14. august 1998
Turen går til Storvallen I Sverige, ved Storlien
ved grensen mellom Norge og Sverige i Nord-Trøndelag.
Det blir fast opphold på Storvallen,
med dagsturer i fjellet og bussutflukt til Åre.
Det vil også bli forsøkt arrangert overnattingstur i friluft/telt.

Pris: Opphold i dobbeltrom med sengetøy og full pensjon
(frokost, lunsjpakke, middag og kveldskaffe): Kr 1.650,-
Tillegg: Reise til Storvallen og utflukter.
Det vil evt bli arrangert en hytte-til-hytte tur
før eller etter oppholdet hvis det er interesse for det.

Påmeldingsfrist: 12. juli 1998 til:
Karin J. Rysst, Åsgårdstrandveien, 434,
Saltkopp, 3155 Åsgårdstrand, tel 33 33 13 00
Ole Johnny Bråthen, Boks 194, 3401 Lier, tel 90 15 57 88
Leif Gulbransen, Linneav 9, 3500 Hønefoss, tel 92 82 26 10

Dialog

Opphold for funksjonshemmede på Rapham

I likhet med tidligere år arrangeres oppphold på Rapham Høyfjellshotell for jernbanetilsattes funksjonshemmede barn.
Oppholdet i år er lagt til tiden 26. juli til 31. juli.

Dobbeltrom er stilt til disposisjon for funksjonshemmet
med en av foreldrene/ledsager.
De hjelpere som er med til Rapham i år vil kun delta
i aktiviteter om dagen. Om kveldene må ledsagerne
ta seg av de funksjonshemmede.
Hver funksjonshemmet betaler en egenandel på 500 kroner.
En av foreldrene/hjelperne deltar gratis. Dersom begge foreldrene
ønsker å være med, må oppholdet betales direkte til hotellet.

Søknadsfrist er 2. juni 1998
Skriftlig påmelding med opplysningsskjema sendes
Jernbanens Sykekasse. v/ Hansen, 0040 Oslo
Henvendelser om oppholdet: telefon 22 45 54 80 eller 22 45 54 82

Institutt for veg- og jernbanebygging, NTNU

Dr.ing.-stipendiat i jernbaneteknikk

Som ledd i intensjonsavtalen mellom Jernbaneverket, NTNU og SINTEF, har Institutt for veg- og jernbanebygging ved NTNU startet et dr.ing.-utdanningsprogram av stor faglig bredde innenfor instituttets fagområder og Jernbaneverkets virksomhetsområde. I dette utdanningsprogrammet kan vi tilby en stipendiatstilling for fire år med 25 prosent pliktarbeid, primært innenfor ett av følgende prioriterte fagområder:

- Underbygning for jernbaner, for eksempel frostsikring, drenering, høyhastighetsbaner på bløt grunn.
- Problematikk i tilknytning til krengetog på det norske jernbanenettet, for eksempel togsyke, komfort, metodikk for optimalisering av eksisterende linjegeometri, slitasjeproblematikk i kurver.
- Miljøutfordringer ved bygging og drift av jernbaner, for eksempel vibrasjoner og støy fra jernbaner.

På bakgrunn av søkerens interesser og kvalifikasjoner vil en avgjøre hvilket av temaene som først igangsettes. Det kan også være aktuelt å knytte dr.ing.-studiet opp mot annen pågående forskningsaktivitet ved SINTEFs avdeling for vegteknikk.

Kvalifikasjoner:
Det søkes primært etter kandidater med noe praktisk erfaring fra jernbane og gode teoretiske kunnskaper. Søkeren må ha utdanning som sivilingeniør eller tilsvarende med relevant fagkrets. Det forutsettes at den som tilsettes blir opptatt som dr.ing-student ved NTNU

Lønnsvilkår: Stipendiat: kode 1017, for tiden lønnes stipendiat i lønnstrinn 30, brutto kr 223.031,- pr år. I ekstraordinære tilfeller vil avlønning inntil lønnstrinn 36, brutto kr 246.231,- kunne bli vurdert. Herfra går 2 prosent innskudd i Statens pensjonskasse.

Nærmere opplysninger:
Fås hos instituttstyrer/professor Asbjørn Hovd, tel 73 59 47 06

NTNU har få kvinner i vitenskapelige stillinger, derfor oppfordrer vi kvinner til å søke.

Søknad merket med ref.nr. BM307/98 sendes til
NTNU, Fakultet for bygg- og miljøteknikk, Alfred Getz vei 3,
7034 Trondheim innen 05.07.98

Fint til 17. mai

Arbeidene med løsmassetunnelen ved Nye Nationaltheatret stasjon har nå kommet så langt at man har frigitt en stor del av parkarealene i Studenterlunden. Byggeleder Per Kristian Skjølås i Utbygging kan på bildet konstatere at blomster og parkanlegg ble ferdige i tide til 17. mai. I bakgrunnen ser vi også at Dyre Vaas statue av Ludvig Holberg nettopp har blitt heist tilbake på plass.
Dette betyr at arbeidene er i god rute - faktisk ble Holberg hentet fram fra lageret tidligere enn det som opprinnelig var planlagt. Det vil fortsatt gjenstå et lite anleggsområde ved Nationaltheatret i tida framover - den såkalte Moltemyra, hvor arealene blir tilbakeført i september/oktober. (Foto: Olav Nordli)

JM i bowling

Det var våren som møtte oss da JIL Kristiansand ønsket oss velkommen til JM i bowling 1998. Også i år var det gledelig at så mange kunne være med, totalt 132 deltakere i singelspillet.
Kampene ble spilt i Mesteren og Sørlandets Bowling, som ligger ved Sørlandssenteret ca. 12 km øst for Kristiansand.
Resultatene i JM var også uttak til Nordisk mesterskap som arrangeres 17. mai i Åbo, Finland.
Så var det over til resultatene.
Jernbanemester herrer:
Knut Lønnum, JIL Stavanger, 1153 p
Nr. 2 Bjørnar Ludvigsen, JIL Drammen, 1105 p
Nr. 3 Torbjørn Slaatbraaten, HIL, NSB, 1101 p
Jernbanemester damer:
Nina Børrud, HIL, NSB, 927 p
Nr. 2 Ann Kristin Børsum, St. kam, Drammen, 903 p
Nr. 3 Mona Knutsen, JIL Lodalen, 893 p
Beste lag og vinner av vandrepokalen 1998 ble HIL, NSB med 209 p.
Lørdag kveld var det bankett på Radisson SAS Caledonien hotell, der deltakerne bodde. Det ble også foretatt premieutdeling for singelspillet på banketten. Det er alltid hyggelig at så mange spillere møter opp og lager en fin ramme rundt premieutdelingen.
Søndagen opprant, og dermed var det klart for lagspille. I begge hallene var spillerne spente på hva de kunne prestere.

Kl. C. Damer.
Jernbanenester: JIL Lodalen 1235 p
(Evy Johansen, Vibekke Norby, Ann B. Asmyhr)
Nr. 2 HIL, NSB 1147 p
Nr. 3 Rubb & Stubb, Ål 1075 p
Kl. B. Herrer.
Jernbanemester: JIL Grorud 1 1633 p
(Martin Flobergsund, Vidar Barkald, Sigbjørn Håland)
Nr. 2 JIL Bergen 1 1561 p
Nr. 3 Marienborg JBIL 1530 p
Totalt var det 37 lag som spilte søndag.

Etter at alle hadde spilt var det premieutdeling for lagspill, og dermed var JM over, og det var bare og ønske vel møtt til et nytt JM i 1999 på Gjøvik. Tilslutt må det være lov og gi full honør til JIL Kristiansand for et meget godt utført mesterskap.

Følgende spillere reiser til Nordisk mesterskap 15. - 17. 5., Åbo.

Torbjørn Slaatbraaten, Gunnar Skirbekk og Dag Ellingsen HIL, NSB. Sigbjørn Håland og Martin Flobergsundet Grorud, Kjetil Trøan, Marienborg, Per A. Moen, Sarpsborg, Jan E. Mørch, JIL Kr.sand, Nina Børud, HIL. NSB, Ann K. Børsum, St.kam. Mona Knutsen, JIL Lodalen og Marianne Gran, Rubb & Stubb.

Arvid Loeng, leder bowlingutvalget.

Norsk jernbane Idrettsforbund

MAI JUNI

NJIF minner om mesterskap som står for tur i nærmeste fremtid.
Fotball Old boys i Trondheim
Skytehelg i Drammen 13. juni
Miniatyr 50 m og pistol.
Leirdue i Kongsvinger 13. juni
Orientering er flyttet fra 6-7. juni til 13.-14. juni.

Orientering arrangeres også av JIL Drammen, så her er det mulig å få en tur på skauen for skyttere og en tur på skytebanen for o-løpere.

Dersom noen er interessert i å se god bordtennis, minner vi on Europeisk Jernbanemesterskap som NJIF arrangerer i Fjellhallen på Gjøvik 21. -27. juni.

Arrangørene sender ut innbydelser i god tid.

NJIF , IFo.

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:
Axentum kommunikasjon, Arne Eidal Braathen
Trykk:
Grafmont AS, Oslo
Distribusjon:
Kontortrykk, linje 51062/3

Nyttige info-telefoner i Jernbaneverket:
HOVEDKONTORET
Informasjonsdirektør Sigurd Sandvin
(22 4)5 51 55
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

JM i bordtennis

Det var JIL Stavanger som sto sm arrangør av JM i bordtennis 1998. Mesterskapet ble arrangert i Austrått idrettshall i Sandnes. At det bare var 35 deltakere som var påmeldt var en stor skuffelse for arrangøren, som hadde lagt ned et stort arbeid for å avvikle et vellykket mesterskap.

Det ble spilt singel og doubel på lørdag, og lagspillet og handicap klasse ble spilt på søndagen. Handicapspillet ble nedprioritert, og det ble ikke kåret noen vinner da flere av de spillerne son gikk videre også var innvolvert i sluttspillet for lag som da ble prioritert.

Klassevinnere:
Singel 16 - 39 år.
Jernbanemester: Knut Sigve Stene, JIL Stavanger
Singel 40 - 49 år.
Jernbanemester: Terje Ekran, HIL-NSB
Singel o/ 60 år.
Jernbanemester:Reidar Reksten JIL Drammen
Double 16 - 39 år
Jernbanemester: Bjørn Vestli og Anders Schalm JIL Grorud
Double 40 - 49 år.
Jernbanemester: Terje Ekran og Tore Hemo HIL - NSB
Lag:
Jernbanemester HIL - NSB: John W. Særvold, Tore Hemo og Terje Ekrand.
Vandrepokaler:
Beste 3- mannslag yngste klasse: Ikke utdelt.
Beste 3- mannslag uansett klasse: JIL Stavanger.
90- åras veteran:
Reidar Reksten, JIL Drammen.

På lørdagskvelden var det bankett for deltakerne med premieutdeling på hotell Sverre i Sandnes. De fleste deltakerne bodde der. Premieutdelingen for lagspillet ble holdt i Austrått-hallen umiddelbart etter at finalen var ferdig.

JIL Stavanger avviklet et meget godt arrangement både sportslig og arrangementmessig. At deltakerantallet ble lavere enn antatt og at det ble kampkollisjoner i handicapklassen er utenfor arrangørens ansvarsområde. NJIF takker JIL Stavanger for en vell utført jobb.

Ivar Fosseli, NJIF repr.

JM i håndball

JBIL Steinkjer arrangerte JM i håndball 14.-15.2.98 i Steinkjerhallen. Det er positivt at et lag som selv ikke deltar i håndball, påtar seg arranementet. Også i år gikk deltakerantallet nedover. Kun 7 herrelag og 7 damelag var påmeldt.

Damelagene til JIL Oslo S og JIL Trondheim spilte både turnering og jernbanemesterskap. JIL Trondheim ble for 9. gang jernbanemestre for damer etter å ha slått JIL Oslo S i to kamper. Herrelaget til JIL Trondheim ble for første gang (ble oss fortalt) jernbanemestre for herrer.

JM - damer
JIL Oslo S - JIL Trondheim 1 - 8
JIL Trondheim - JIL Oslo S 10 - 3
Følgende spillere ble jernbanemestre for JIL Trondheim:
Eli F. Sandstad, Kristin Hestegrei, Laila Vollum, Grete Vollum, Wenche Hågensen, Marit Espås
Britt Nergård, Karin Stuevold, Ann Mari B. Eggan og Astrid Smistad.

JM - herrer
Herrelagene var delt inn i to puljer hvorav vinnerne gikk rett til finale. I tillegg ble det spilt en bronsefinale for lagene som ble nr. 2 i puljene.
Til finalen gikk JIL Oslo S og JIL Trondheim og til bronsefinale - JIL Kristiansand og NSB BIL Sarpsborg.
Bronsefinalen endret med utklassingssifre 10 - 1 til JIL Kristiansand.
Finalen for herrer ble adskillig mer spennende. Lagene byttet på å lede med 1 - 2 mål, og da sluttsignalet gikk stod det 9 - 7 til JIL Trondheim.
Følgende spillere ble jernbanemestre for JIL Trondheim:
Bjørn Rakbjørg, Harald Hansen, Harald Haugane, Jan Lütterloh, Jan Skimmerli, Jan Fossum, Morten Lund, Børge Lein og Kolbjørn Lium.

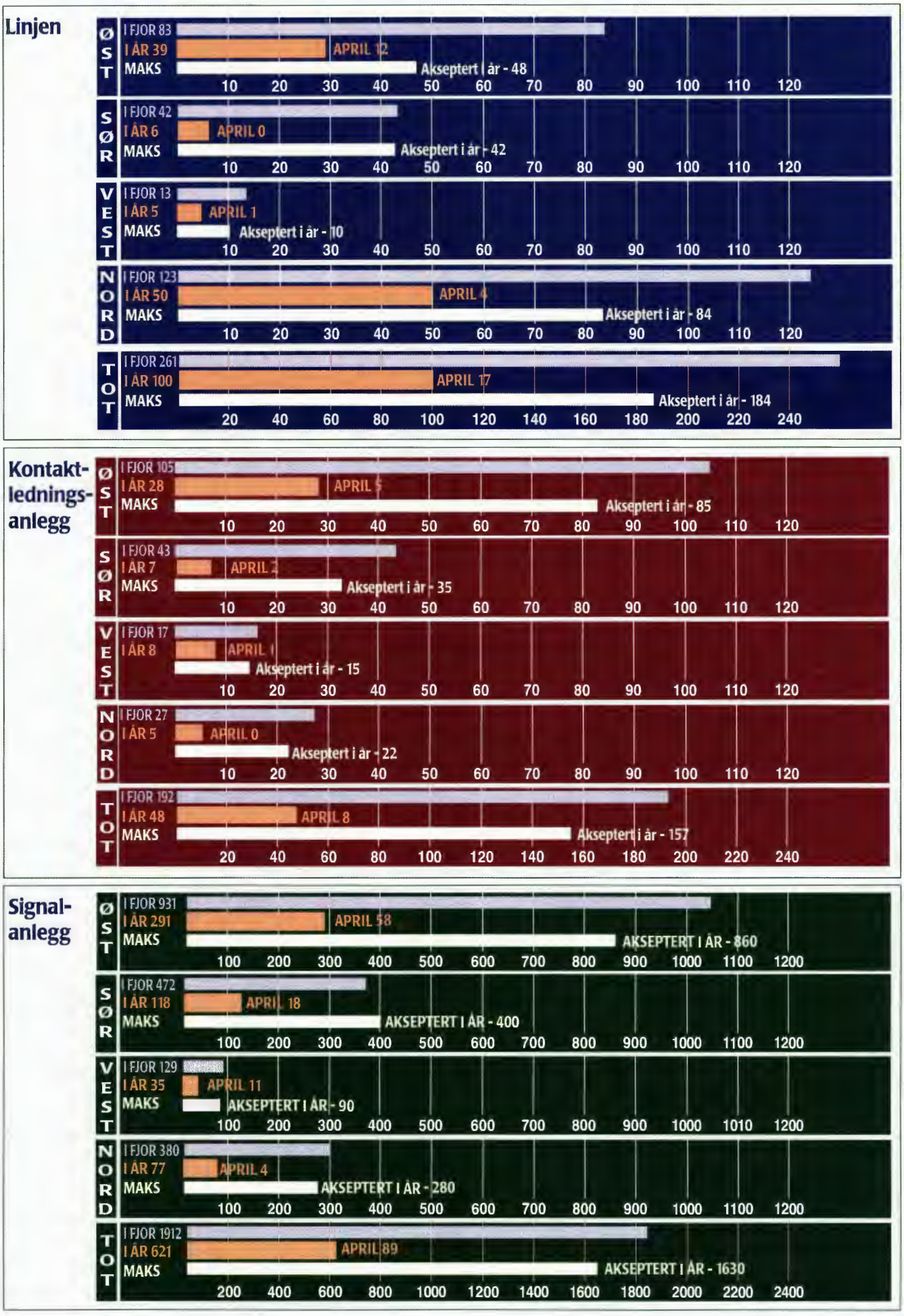
Turnering damer
De 7 damelagene ble delt inn i to puljer og vinnerne spilte finale.
For tredje gang denne lørdagen skulle JIL Trondheim og JIL Oslo S (som puljevinnere) møtes til kamp.
Som i de to første kampene gikk seieren til JIL Trondheim, med resultatet 10 - 5.

Om kvelden var det koselig bankett på Tingvold hotell. Premieutdelingen ble foretatt på banketten.

Randi H. Marthinsen
NJIFs representant

Skriv til Kjøreveien
- på diskett eller epost - om du har.

FEIL I JERNBANEVERKET - RAPPORT FRA REGIONENE



Stor oppslutning om seminar

Bygging inntil trafikkert spor

Seminaret tok utgangspunkt i erfaringene fra byggingen av nytt dobbeltspor mellom Såstad og Haug på Østfoldbanen. Det dreide seg hovedsaklig om kostnader knyttet til det å bygge inntil trafikkert spor. Og det med fullt overlegg, i følge vertskapet for seminaret.

Utbyggingssjefen i Oslo, Rolf Jelstad, innledet med å understreke at Utbygging må inn så tidlig som mulig i arbeidet med hovedplan og detaljplaner.

-Målet må være å heve vår kompetanse og forståelse for hvilke faktorer som påvirker kostnadsnivået. Dessuten er det viktig å trekke veksler på tidligere erfaringer, slik at vi reduserer faren for kostnadsoverskridelser i fremtidige prosjekter, sa Jelstad.

Deretter var det duket for Per-Arne Fredriksen og en kort presentasjon av Såstad-Haug prosjektet som han er prosjektleder for. Fredriksen minnet også om utgangspunktet for seminaret:

-I prosjektet har vi erfart at det å bygge inntil trafikkert spor har ganske store tekniske og økonomiske konsekvenser. Vi har ønsket å dokumentere og videreformidle dette til andre miljøer i Jernbaneverket. Målet er ikke å gi en anbefalt strategi, men å fokusere på et område som synes undervurdert både i plan- og byggefasen, sa Per-Arne Fredriksen. Før han overlot talerstol og pekestokk til Martin Skipperud, understreket han vissheten om at erfaringene fra eget prosjekt ikke uten videre kunne overføres til andre prosjekter.

Det var ille moro at det kom så mange for å høre om bygging inntil trafikkert spor. Per-Arne Fredriksen (t.v.), Martin Skipperud og Utbygging arrangerte seminar med 100 deltakere.

Alternativt utbyggingsprinsipp

Det var Martin Skipperud som fikk ideen til seminaret om bygging inntil trafikkert spor. Skipperud startet med å presentere faseplanene for Såstad-Haug prosjektet, som han kjenner meget godt i kraft av sin stilling som byggeleder for elektroarbeidene. Han betonet spesielt kostnadene knyttet til de provisoriske jernbanetekniske anleggene som har vært nødvendige for å opprettholde togtrafikken under anleggsperioden.

-Midlertidige sporomlegginger, eller slenger som vi gjerne kaller det i Østfold, gir store ekstrakostnader. Omleggingen på Rygge alene kom på over 9,7 millioner kroner. Samlet utgjør ekstrakostnadene nærmere 67 millioner kroner. Dette er uhorvelig mye penger, og jeg bestemte meg for å beregne kostnadene knyttet til en alternativ utbyggingsmåte som går ut på å bygge nytt formasjonsplan i full bredde i en avstand av 12 meter fra det eksisterende sporet.

Store besparelser

-Hvilke fordeler innebærer et slikt alternativ? ville en i salen vite

-Hele utbyggingen ville blitt vesentlig enklere å håndtere rent jernbaneteknisk. Vi kunne blant annet beholdt det eksisterende kabel- og signalanlegget uforandret gjennom hele byggeperioden, og vi kunne ha redusert antall koplinger fra ti til to. Alternativet ville også gitt store økonomiske besparelser for prosjektet, sa Skipperud, og listet opp kortere byggetid, redusert behov for sikkerhetspersonell, ingen midlertidige sporomlegginger, mindre prosjekteringsbistand, samt mindre behov for bistand fra regionen som de viktigste bidragene i den forbindelse.

-Og besparelsene utgjør i kroner og øre? Titusenkroners-spørsmålet fra salen lot ikke vente lenge på seg.

-Den som lever til etter lunsj får se, sa byggeleder Skipperud, og høstet velfortjent applaus fra en tallrik forsamling. Applaus fikk også seminarets eneste eksterne foredragsholder, Erling Omre fra Veidekke ASA som har grunnentreprisen på Såstad-Haug prosjektet. Omre fremholdt at bygging uavhengig av trafikkert spor med stor sannsynlighet ville gitt en lavere pris også på grunnarbeidene. Vi kunne for eksempel benyttet tyngre og mer hensiktsmessig utstyr. Prisen på de nye betongkonstruksjonene ville imidlertid blitt stort sett den samme, sa Omre og viste til at prosjektet har valgt plasstøpte konstruksjoner fremfor prefabrikerte løsninger som tradisjonelt er noe billigere.

Interessant løsning i Sverige

Som et ledd i forberedelsene til seminaret, var deler av ledelsen for Såstad-Haug prosjektet nylig på visitt hos Banverket i Sverige. Studieturen til Västkustbanen mellom Gøteborg og Malmø avslørte mange likhetstrekk, men også enkelte forskjeller. I Sverige er det blant annet kontraktsfestet at entreprenøren holder egne sikkerhetsfolk, og slik har det vært de siste fire årene. Det gikk frem av et innlegg som Ingunn Høgåsen, KS/HMS-koordinator i Såstad-Haug prosjektet, holdt på seminaret. Kravet til entreprenørenes sikkerhetsfolk er at de har gjennomgått et to-ukers sikkerhetskurs som er utarbeidet og godkjent av Banverket sentralt.

-De som har fullført kurset kan fungere som sikkerhetsfolk i tilfeller der anleggsmaskiner må krysse jernbanesporene, sa Høgåsen, og la til at Banverket har oppnådd store besparelser uten at sikkerheten er blitt svekket.

Martin Skipperud gikk rett på sak: -Mine beregninger viser at dersom vi hadde valgt å legge den nye traseen de nødvendige 12 meterne til høyre for dagens enkeltspor, ville vi spart.....omlag 60 millioner kroner, sa Martin. Han gjorde ikke direkte krav på å bli trodd, men det er det ingen tvil om at han ble. De umiddelbare kommentarene i etterkant tydet i allefall på det. Og dermed var sluttstrek satt for et meget vellykket seminar til ettertanke og lærdom for noen og enhver.

Harry Korslund