God sommer!

KJØREVEIEN

NYTT FRA JERNBANEVERKET NR 6 - JUNI 1998

NYE SÆRAVTALER

Likhet og vern om fritiden

Med virkning fra 1. juni trådte et nytt sett med særavtaler i kraft for Jernbaneverket. Der man før hadde et uoversiktlig mylder av avtaler, sitter man nå igjen med ni avtaler, hvorav tre er helt nye. Likhet, forutsigbarhet og bedre vern om fritiden er viktige stikkord for det nye avtaleverket.

Anne Turid Wikdahl viser fra det nye avtaleverket, mens Øystein Kristiansen prøver å holde styr på det gamle.

Side 2

Jernbaneverkets framtid:

Plandirektør Tor Saghaug ser framover. - Det må skapes mer jernbane for pengene, sier han.

Side 7

Informasjon på kunders premisser

1. januar overtok Jernbaneverket ansvaret for å spre informasjon om toggangen på stasjonene. Publikumsinformasjon er et satsingsområde for 1998. Stikkordet er rett informasjon til rett tid.

Side 4

Miljøutfordringer i anleggsfasen

Side 10

Internblad for medarbeidere i Jernbaneverket

Jernbaneverket

Signaler

Fotball og jernbane

Det er nå over et år siden sist jeg hadde et innlegg i denne spalten. Da var det VM på ski i Trondheim, og i den sammenheng var det naturlig i en lederspalte å fokusere på viktigheten av det å nå mål.

Dette er noe jeg fortsatt er opptatt av. Vi må hele tiden ha fokus på hvordan vi skal kunne forbedre oss.

Nå er det et annet VM som er i gang, hvor det ikke er enkeltutøvere det er fokus på, men laget og lagets evne og mulighet til å nå mål. Vi kan trekke mange paralleller til idretten i det vi driver med. På fotballbanen som i vårt daglige arbeid, er personlige evner, kompetanse og ferdigheter viktige, men uten at vi sammen klarer å prestere noe, har det ikke så stor verdi i forhold til det å nå felles mål. Samhandling er her et stikkord.

Vi er nå i ferd med å starte opp arbeidet med virksomhetsplanen i Region Nord, som i de andre enhetene i Jernbaneverket. Det er i dette arbeidet den enkelte medarbeider har den beste anledning til å komme med synspunkter, påvirke de prioriteringer som blir gjort og kunne ha muligheten til direkte innflytelse og medvirkning. Vi vet fra tidligere undersøkelser at god informasjon, kommunikasjon og medvirkning er det våre medarbeidere synes er blant det viktigste i deres daglige arbeidssituasjon, og hvor vi som organisasjon har stort potensiale til forbedring. I denne sammenheng blir arbeidet med virksomhetsplanen vesentlig. Kvaliteten er i stor grad avhengig av grundig arbeid og engasjement fra den enkelte. Virksomhetsplanene er et viktig styrende dokument som skal være "levende" gjennom hele året. Dette skal være med på å danne grunnlaget slik at vi når de mål vi har satt oss. Målene skal være ambisiøse, men samtidig realistiske og oppnåelige.

Med det skillet som nå er gjennomført mellom produksjon og forvaltning i regionene, vil nok fokus i de enkelte enheten dreie noe i forhold til tidligere. Mange har nye oppgaver og roller krever en litt annen måte å tenke og å gjøre ting på. Derfor er det så viktig nettopp i år at flest mulig deltar og engasjerer seg.

Region Nord er langstrakt, og det gir arbeidet med virksomhetesplanen en del praktiske utfordringer. Likevel har vi som mål å nå alle i løpet av prosessen. Så tilbake til idretten. Utfordringen er å skape et lag som arbeider sammen mot felles mål. Dette krever felles forståelse og oppslutning om våre prioriteringer. Derfor blir arbeidet med virksomhetsplanen viktig. God sommer til dere alle!

Eirik Einum

Togradiomøte i Oslo

Arbeidsgruppen for radiosaker i UIC var samlet i Oslo i mai. Gruppen behandler alle felles radiosaker med hovedvekt på jernbanenes behov for radiofrekvenser innenfor togframføring, skifting, baliser, vedlikehold av infrastruktur m.m.

En av de store oppgavene som gruppen har arbeidet med siden 1992, er spesifikasjonen av et digitalt togradiosystem basert på GSM-teknologi for høyhastighetstog i Europa.

Prosjektet har fått navnet EIRENE (European Integrated Railway Radio Enhanced Network, produktet blir populært kalt GSM-R. Prosjektet styres av en egen prosjektgruppe, og spesifikasjonsarbeidet skal være ferdig i 1998 etter testing i Tyskland, Frankrike og Italia.

UIC krever at det nye systemet skal være en integrert løsning for alle mobile kommunikasjonsbehov i forbindelse med jernbanedrift, at det skal ha funksjoner som fellesanrop, gruppeanrop, prioritert anrop og hurtig oppkoplingstid. Det må kunne operere med toghastigheter opp til 500 km/t, være åpen for konkurranse mellom leverandører og kunne samarbeide med det felles europeiske togkontrollsystemet ETCS.

Fra høyre prosjektleder Michael Watkins, leder av UIC 7B9, Les J. Giles og Jernbaneverkets medlem i UIC 7B9, Jan C. Johannessen. Foto: NTB Heiko Junge.

Likhet o

Med virkning fra 1. juni trådte et nytt sett med særavtaler i kraft for Jernbaneverket. Der man før hadde et uoversiktlig mylder av avtaler, sitter man nå igjen med ni avtaler, hvorav tre er helt nye. Likhet, forutsigbarhet og bedre vern om fritiden er viktige stikkord for det nye avtaleverket.

Vi ønsket å rydde opp i et uoversiktlig avtaleverk som av mange ble opplevd som urettferdig, og som tiden var i ferd med å løpe fra bl.a. i forhold til nye pålegg fra Arbeidstilsynet. Avtalene ble også praktisert forskjellig og til tider "tilfeldig" i forhold til forutsetningene. Videre var det oppstått en del "underavtaler" lokalt som ikke akkurat bidro til å gjøre forholdene oversiktlige. Med til bildet hørte også et sentralt pålegg om å fjerne flest mulig særavtaler, noe som hadde sitt utspring i lønnsoppgjøret i 1997, forteller Anne Turid Wikdahl og Øystein Kristiansen til Kjøreveien. Som rådgivere ved personal- og forhandlingsseksjonen ved Hovedkontoret har disse to hatt en sentral rolle i Jernbaneverkets arbeid med de nye avtalene.

Lang prosess

Da denne prosessen startet så smått høsten 1995 i den gamle Konsernstab Personal i NSB, fantes det 60-70 forskjellige særavtaler. Noen skrev seg helt tilbake til fra før århundreskiftet, og det ble gjort en omfattende jobb med å gå gjennom gamle, håndskrevne avtaledokumenter. En del av avtalene var ikke lengre i bruk, og høsten 1997 ble 27 slike sovende avtaler sanert. Dermed satt man igjen med om lag 40 ulike avtaler som ble fortsatt ble utbetalt på.

OPPRYDNING I AVTALEJUNGELEN

vern om fritiden i nye særavtaler

Den kraftige reduksjonen av antall særavtaler blir tydelig når Øystein Kristiansen og Anne Turid Wikdahl viser fram det gamle og det nye avtaleverket.

- I januar i år innledet vi forhandlinger med arbeidstakerorganisasjonene. I tiden som fulgte ble mye arbeid nedlagt. Det var hyppig kontakt mellom partene, og det var nok en del harde tak underveis, smiler Øystein Kristiansen, som legger til: - Vi må beklage at prosessen tok lang tid, noe som førte til at det oppstod en del rykter og uro. Mange trodde at arbeidet med særavtalene var koblet til innføringen av skille mellom produksjon og forvaltning, men jeg vil understreke at dette ikke har vært tilfelle, sier han.

Likt for alle

Som nevnt sitter man nå igjen med bare ni særavtaler, hvorav tre er helt nye. Dette gjelder avtaler om arbeidstid, kostgodtgjøring ved arbeidsreiser og særskilt avlønning for visse stillinger. Det er lagt vekt på at de nye avtalene skal verne om fritiden, at de skal være forutsigbare og behandle forskjellige grupper likt, samt at avtalene skal være enkle å administrere og enkle å forstå.

- Med de gamle avtalene kunne forskjellen i kostgodtgjørelse være på flere hundre kroner pr. dag for ulike faggrupper, selv om arbeidssted, reise og andre forhold var helt like. Den nye avtalen om kostgodtgjørelse innebærer like vilkår for alle tilsatte i Jernbaneverket uansett stillingskategori, sier Anne Turid Wikdahl.

Arbeidstiden

- Avtalene inneholder nye regler for planlegging og varsling av arbeidstiden, større krav til opphold mellom dagsverk når arbeidstid og reisetid sees under ett, osv. Dette betyr bedre vern om fritiden for arbeidstakere med varierende arbeidstid, og bidrar til bedre ivaretakelse av helse, miljø og sikkerhet på arbeidsplassen. Samtidig gir denne avtalen Jernbaneverket muligheter for en bedre og mer fleksibel utnyttelse av arbeidsstokken, under forutsetning av god ledelse og planlegging, forteller Wikdahl videre.

- Prinsippet om størst mulig likhet betyr ikke at avtalene sperrer for lokale tilpasninger. Det sier seg selv at jobbing linjelangs på Nordlandsbanen er forskjellig fra Østfoldbanen, skyter Øystein Kristiansen inn. Han legger til at det er enighet med organisasjonene om å kunne møtes på nytt dersom det oppstår utilsiktede virkninger av avtalene.

Wikdahl og Kristiansen har holdt orienteringsmøter om de nye særavtalene for ledelse og tillitsvalgte i alle hovedenheter. Det blir også laget en kommentarutgave av avtalene som distribueres både gjennom organisasjonene og Jernbaneverkets egne kanaler, samt at Personalhåndboka selvsagt oppdateres fortløpende.

OLAV NORDLI

- Fornøyd

- Jeg er stort sett fornøyd med de avtalene vi har fått, og jeg vil rose Jernbaneverket for god forhandlingsvilje, sier opplysningssekretær Arne Drabløs i Jernbaneforbundet, som kan fortelle om et stort engasjement blant medlemmene i denne saken.

- For oss har det viktigste målet vært å oppnå større likhet, og dette har vi lykkes med. De endringene som er gjort med dette for øyet betyr nok at enkelte grupper kommer dårligere ut, slik at det er noen som er misfornøyde. Men jeg vil tro at 70-80 prosent av medlemmene er tilfredse, sier Drabløs.

- Ikke fornøyd

- Vi har fått en bedre avtale om arbeidstid, og avtalen om kompensasjon for bl.a. signal- og telemontører er bra. Men kostdelen er jeg ikke fornøyd med, sier Bjørn Skauge, som er leder for STAFO Fellesrådet.

- Blant annet har Jernbaneverket forutsatt at spiserom er tilgjengelig på arbeidsstedet, men det finnes mange avstengte stasjonsbygninger langs banenettet. Dette er noe som vi kommer til å følge opp framover, sier Skauge.

- Også hos oss har engasjementet vært stort. Det har dessuten oppstått strid i egne rekker om hvem som er berettiget til en kompensasjon i form av et fast kronetillegg, knyttet til bortfall av gamle særavtaler, legger Skauge til.

Etterutdannet banereparatør:

Fullverdig Txp

- Banereparatørene som har tilleggsutdanning som trafikkekspeditører har fullverdig utdannelse og er på alle måter tilstrekkelig utdannet i sitt nye yrke.

Det er trafikksjef Øyvind Brustad ved JN som uttaler dette. Det ryktes nemlig at banereparatørene som ble omskolert ved den regionale utdanningen i vinter ikke er fullstendige Txp-er.

Ryktet er kommet JN for øret, og det har skapt reaksjoner i ledelsen.

100 prosent

- Samtlige av banereparatørene har bestått skriftlig og muntlig eksamen. Det er sjelden alle elevene består denne testen. Dette viser tydelig høy motivasjon og god opplæring ute på den enkelte stasjon. Vi vil berømme særlig lokale instruktører i opplæringen, sier Brustad.

- Elevene gjennomgikk en ordinær eksamen, med eksterne sensorer. Vi i JN er svært stolte av denne gjengen som til fulle har bevist at de har lært Txp-faget, sier han, og legger til at utdanningen de nå har fått, er kvalitetssikret og kontrollert av Jernbaneskolen.

- Operatørene på norske jernbanespor har all grunn til å stole på de nye Txp-ene, avslutter Brustad.

Jernbaneskolen

Lærere ved Jernbaneskolen har fulgt opplæringen tett, nettopp for å sikre at denne noe uvanlige, desentraliserte utdanningsformen er god nok.

Arvid Johansen er den som har hatt hovedansvaret fra skolens side.Han har deltatt i undervisningen ved jevne mellomrom i hele vinter, og han er fornøyd.

STIG HERJUAUNE

Rett informasjon til rett

1. januar overtok Jernbaneverket ansvaret for å spre informasjon om toggangen på stasjonene, og publikumsinformasjon er definert som satsningsområde for 1998. - Stikkordet er rett informasjon til rett tid, sett fra reisendes behov, sier trafikksjef Arne Habberstad i Region Sør.

For høytrafikkområdet rundt Oslo er det en egen avdeling for publikumsinformasjon som er lokalisert i togledersentralen på Oslo S. Herfra styres anvisere og høyttalere for hele dette området, i tillegg til at avdelingen tar seg av bl.a. ordrekontroll for toggangen. I landet forøvrig er det toglederne som har ansvaret for høyttaleranrop på stasjonene, mens det er togekspeditørene som styrer anviseranlegg.

- På Oslo S er man virkelig profesjonelle. Jeg vet ikke om bedre høyttalertjeneste noe sted, og denne standarden er noe å strekke seg etter for oss andre steder i landet, sier Arne Habberstad.

Avvikssituasjoner

- Spesielt ved avvikssituasjoner er det viktig å gi god informasjon, men dette er ressurskrevende. I slike tilfeller er togleder gjerne opptatt med andre ting i tillegg til å skulle rope på høyttaler. Vi må vurdere om vi kan disponere ressursene bedre enn i dag, slik at vi kan forbedre oss på dette området, sier trafikksjefen i Region Sør.

I og med at dette henger nært sammen med NSB BAs kundeansvar, har ikke togledelsen lengre ansvaret for å ordne f.eks. busstransport ved avvikssituasjoner. Istedet har NSB BA opprettet et driftsoperativt senter i Oslo som skal løse slike oppgaver for hele Sør-Norge. Vi er nå inne i en overgangsperiode hvor det nye senteret gradvis har overtatt disse oppgavene.

- Det er svært viktig med godt samarbeid og god informasjonsflyt mellom driftsoperativt senter og våre folk, for eksempel slik at informasjon når fram til våre togekspeditører der NSB BA ikke er til stede selv. Dette er en utfordrende oppgave, sier Arne Habberstad.

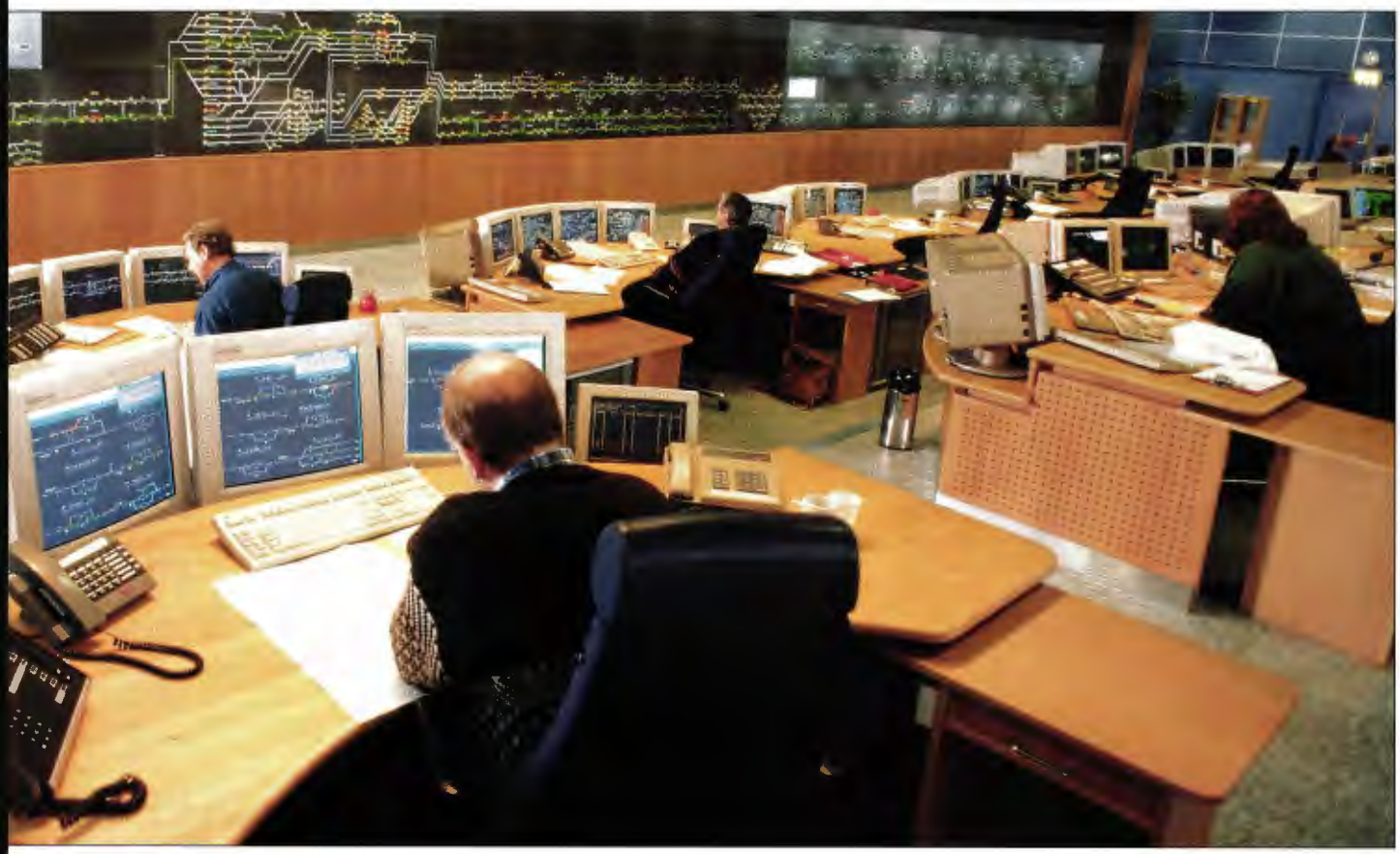
Lederfokus

I likhet med sine tre regionkolleger, har trafikksjef Habberstad sørget for å sette

- Det gjøres en god jobb med publikumsinformasjon i Oslo-området, men vi kan fortsatt bli bedre. Det er viktig med en løpende prosess for å høyne kvaliteten, sier togdriftsleder Bjørn Johannesen og førstesekretær Carina Ulltveit-Moe.

Satsingsområde for Jernbaneverket

tid



Lengst til høyre på dette bildet fra den nye driftssentralen på Oslo S sitter medarbeiderne med ansvar for høyttalertjenesten og styring av toganviserne innenfor høytrafikkområdet. (Foto: Rune Fossum) På det lille bildet annonserer Kate Olsen lokaltoget til Lillestrøm.

publikumsinformasjon høyt på dagsordenen siden årsskiftet.

- I Region Sør har vi satt lederfokus på dette, og publikumsinformasjon har vært tema når jeg har deltatt på personalmøter syv steder i regionen. Vi har laget et styrende dokument som er distribuert til alle for å kvalitetssikre publikumsinformasjonen, og vi planlegger kurs i høyttalertjeneste. Videre kommer vi til å ruste opp de tekniske informasjonsanleggene i regionen for om lag en million kroner i året som kommer, forteller Habberstad.

- Den nye Sande stasjon som er under bygging, skal være et pilotprosjekt i Region Sør når det gjelder informasjonsanlegg, med ny design og moderne utstyr. Jeg har kommet med en utfordring om at nytt utstyr bør være på plass på alle bystasjonene når krengetogene kommer i drift, men dette avhenger selvsagt av budsjettsituasjonen, sier Habberstad.

- I tillegg til at vi jobber med utstyr og rutiner, er det viktig at vi prøver å sette oss i kundenes sted og gir rett informasjon til rett tid. Det er en krevende oppgave å tilfredsstille de krav og forventninger som publikum har til god informasjon, og den innsatsen som vi gjør på dette området i 1998 kan bare bli et grunnlag for videre forbedringer i årene som kommer, sier Arne Habberstad.

OLAV NORDLI

Hektisk på Oslo S

Når Kjøreveien besøker driftssentralen på Oslo S midt i ettermiddagsrushet, er det tre personer på vakt som tar seg av høyttaleranrop og styring av anvisere innenfor hele høytrafikkområdet. Dette betyr at det f.eks. er én person som har ansvaret for både toganviseranlegget og mikrofontjenesten på Oslo S, Skøyen og Nationaltheatret. I tillegg er det en informasjonskoordinator på vakt - denne dagen Carina Ulltveit-Moe - som samordner toginformasjon og sørger for å forsyne radiostasjoner, Tekst-TV osv. med oppdaterte opplysninger.

- Dette er ingen enkle jobber, men våre folk er dyktige. Det kreves alt fra behagelige høyttalerstemmer og god stressmestring, til en god forståelse av toggangen og et nært samarbeid med toglederne og trafikkplanleggerne ved driftsoperativt senter. Flere måneders opplæring er nødvendig for å kunne mestre jobben, selv for personer med bred jernbanebakgrunn, sier togdriftsleder Bjørn Johannesen.

- Utstyret er også viktig for å kunne gjøre en god jobb. I samband med utbyggingen av Gardermobanen vil vi få mye nytt og moderne utstyr både på Oslo S og resten av strekningen Asker-Eidsvoll. Imidlertid blir det en overgansperiode før alt utstyret kommer endelig på plass, slik at vi bl.a. kan risikere å måtte betjene tre ulike systemer for toganvisere, sier Johannesen, som legger til at det også mangler litt finpuss i den nye, flotte togledersentralen.

- Når alt blir ferdig skal i prinsippet både høyttaleranrop og anvisere gå automatisk, slik at våre folk bare vil måtte agere ved avvikssituasjoner. I dag må imidlertid det meste håndteres manuelt, forteller Johannesen.

Resultatbasert lønn

Nå bretter de ansatte i Ingeniørtjenesten opp ermene - for å tjene mer penger til seg selv og Jernbaneverket.

Bonusordning i Ingeniørtjenesten

Fra årsskiftet ble det innført produktivitetsøkende tiltak i form av bonuslønn for de ansatte i Ingeniørtjenesten. Avtalen varer fram til utgangen av år 2000, og bonuslønnen utbetales fra og med oppnådd resultatkrav på to prosent av budsjetterte solgte timer.

Det er Hovedtariffavtalen som åpner for at partene lokalt kan føre slike forhandlinger når virksomheten ønsker å sette i gang produktivitetsøkende tiltak. For å kunne få i stand en avtale om bonuslønn, forlanger hovedtariffavtalen at arbeidstakerens innsats må ha en klar betydning for produktivitetsøkningen, at kriteriene for fordeling mellom arbeidstaker og arbeidsgiver på forhånd er klarlagt og ikke minst at forbedringen skal kunne måles. Videre er partene enige om at avtalen ikke skal påvirke lønnsfastsettelsen ved en tilsetting eller ved eventuelle lønnsjusteringer i det lokale lønnsoppgjøret. - Det var jeg som tok initiativ til en ordning med bonuslønn. Jeg tok saken opp med leder av Ingeniørtjenestens internstyre, Åge Lien, og fikk straks klarsignal til å fortsette arbeidet med å utvikle en avtale, sier sjef for Ingeniørtjenesten Lars Mørk. - Vi brukte fjoråret på å utarbeide og forhandle fram avtalen som en særavtale. Vi la vekt på å komme fram til en enkel og entydig avtale som skulle gjelde for samtlige ansatte i Ingeniørtjenesten. I starten var det snakk om at bonuslønn skulle gjelde bare nøkkelpersoner hos oss, men vi klarte å inkludere alle. Da føler samtlige at de er med og bidrar til resultatet, og vi unngår også et A- og B-lag i virksomheten, fortsetter Mørk.

Hensikten med bonusordning

Å være forretningsenhet i Jernbaneverket innebærer for Ingeniørtjenesten at eieren stiller vanlige bedriftsøkonomiske kriterier med krav til lønnsomhet og et økonomisk resultat som fastsettes årlig av eieren. For å hjelpe til med å nå disse målene skal avtalen om bonuslønn bidra til å:

stimulere til effektivitet og lønnsomhet totalt i virksomheten

motivere til økt felles verdiskapning som vil gi den enkelte et personlig og forutsigbart lønnstillegg

gi virksomheten bedre muligheter for å rekruttere og beholde tilsatte med den kompetansen som er nødvendig for å nå strategiske mål om å være en rådgivende ingeniørvirksomhet i jernbanerettet rådgivning og prosjektering

øke tilsattes tilhørighet til virksomheten

- Jeg har forventninger om at ordningen bidrar til å beholde personer med nøkkelkompetanse lenger hos oss, og at den skal bedre samarbeidet internt i Ingeniørtjenesten. Jeg håper også at den gjør oss til litt mer kremmere i den forstand at vi blir enda mer profesjonelle i å oppnå dekningsbidrag i prosjektene, legger Mørk til.

Belønningsordningen

Internstyret har som bedriftsøkonomisk krav at Ingeniørtjenesten tjener inn to prosent av budsjetterte solgte timer. I kroner innebærer dette et resultat på en og en halv million kroner for 1998. I det resultatet overstiger to prosent, trer bonusordningen i kraft. - Vi satser på å gå så bra i 1998 at vi klarer å få utbetalt om lag en halv månedslønn i bonus. Da må vi nå et resultat som er fem prosent av solgte timer, og det har vi aldri tidligere klart, sier en nøkternt optimistisk Lars Mørk. Avtalen sier at bonustillegget ikke kan bli høyere enn en månedslønn. Det er allikevel grunnlønnen som skal være hovedinntektskilde, bonusordningen kommer som en toppjustering.

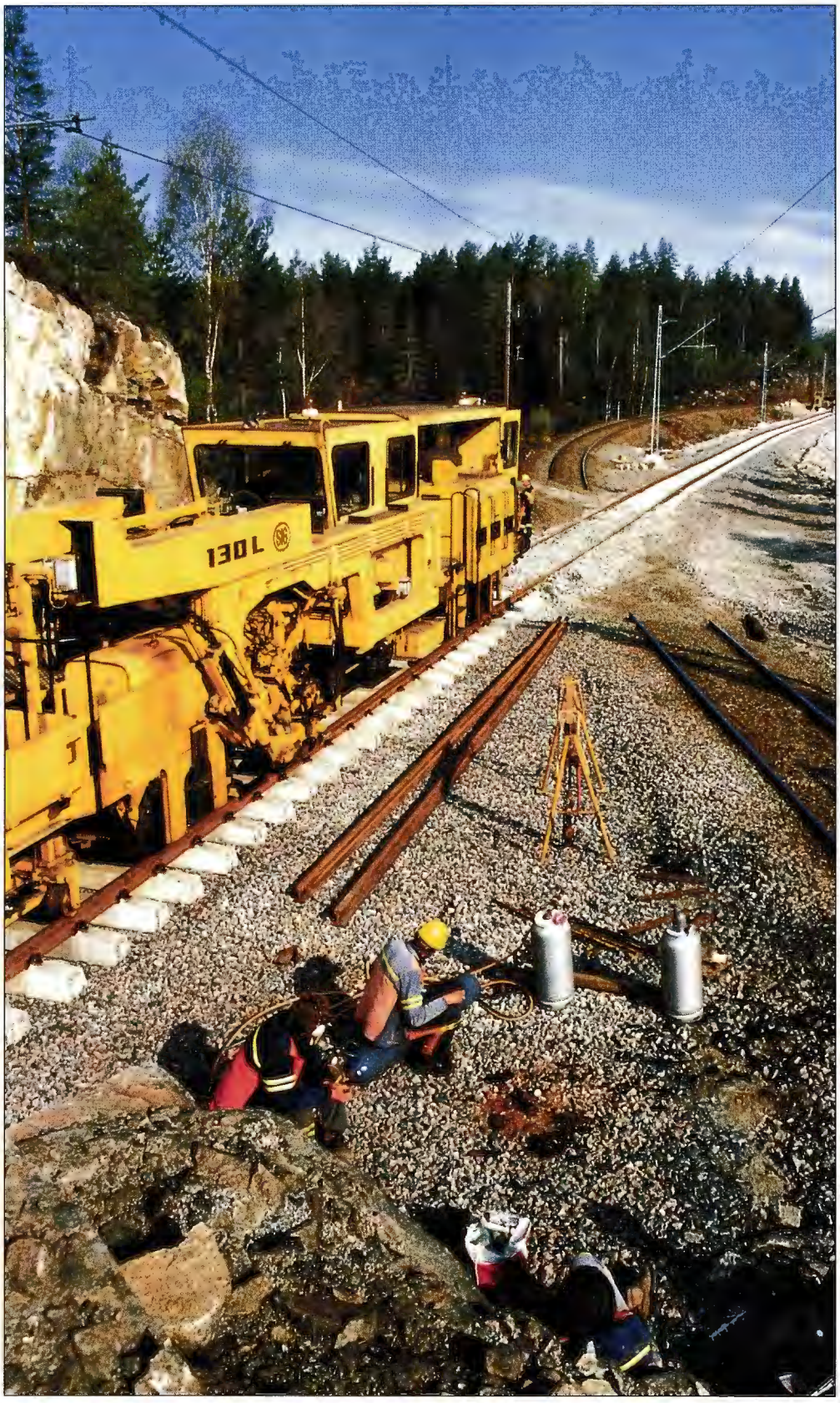
Avtalen om bonuslønn er en prøveordning som varer i tre år. Ved utgangen av år 2000 skal den evalueres. - Ingeniørtjenesten er per i dag det eneste stedet i Jernbaneverket hvor bonuslønn kan praktiseres. Vi er i et konkurranseutsatt marked, vi må synliggjøre alt vi gjør, blant annet ved timelister for alle medarbeidere. Vi må ha tjent inn og oppnådd et resultat som er bedre enn det eier krever før bonus utbetales, slik det er i tilsvarende private bedrifter, understreker Lars Mørk.

- Dersom Ingeniørtjenestens mål om å være et fyrtårn i Jernbaneverket skal være noe mer enn fine ord, må det manifesteres i konkrete tiltak. Og det er det vi gjør når prøver ut blant annet hjemmekontor og bonusordning, avslutter Lars Mørk.

Ronald Holmstrøm

Jernbaneverket i framtiden:

Best mulig og mest mulig for pengene



– Skal Jernbaneverket kunne oppnå gode resultater, må hver enkelt ta ansvar på sitt område. Direktør for Strategi og miljø, Tor Saghaug er optimistisk, men realistisk om framtiden i jernbane-Norge.

– Vi skal møte framtiden ved å ta vare på og utvikle våre to viktigste ressurser: Vårt personale og vårt eksisterende banenett. Jernbaneverkets ambisjoner for fremtiden er høye, men likevel styrt av antall kroner i potten.

Fortsettes neste side

Vi kan takle framtidens krav ved å være forandringsdyktige og villige til å se ting på nye måter, mener Tor Saghaug

Best mulig og mest mulig jernbane for pengene

– Jernbaneverkets største utfordring blir å sørge for mest og best jernbane for de pengene vi har, sier direktør for Strategi og miljø, Tor Saghaug. Miljøvennlig togtransport er et konkurransedyktig alternativ for fremtidens reisende. Men jernbanen må utvikles der den er konkurransedyktig. Det er ikke miljøvennlig og samfunnsøkonomisk å kjøre tomme tog!

Vår største utfordring er nok at ambisjonene for fremtiden er større enn den økonomiske virkelighet. Tor Saghaug vet at budsjettene blir strammere og at det forventes at Jernbaneverket får mer ut av de midlene som tildeles.

– Dette er vår utfordring og vi kan møte den ved å være forandringsdyktige og villige til å se ting på nye måter. Bedre teknikk og arbeidsprosesser, god ledelse, budsjettstyring og personalforvaltning skal til for å oppnå resultater, mener Saghaug og tror på en tydeliggjøring av den enkeltes ansvar.

Konkurransedyktig

– Jernbanen er vårt mest miljøvennlige transportsystem og vil spille en sentral rolle også i fremtiden. Noen velger toget fordi det er et miljøvennlig alternativ, de aller fleste gjør det fordi det er den mest praktiske reisemåten. Alle forventer at togene kommer når de skal, går når de skal og bruke kortest mulig tid på strekningen som skal tilbakelegges.

– Den totale reisetiden er blitt et viktigere argument enn antall kilometer som tilbakelegges, noterer Saghaug. Vi dagpendler gjerne fra Tønsberg til Oslo, bare det ikke tar for lang tid mellom hjem og arbeidsplass. Nye Gardermobanen lokker med 19 minutter fra Oslo S til flyplassen. – Det er som tidsavstand fra sentrum til Sinsen med trikk!

– Reisetiden og frekvens er viktig på fjernstrekningene, sier Saghaug og påpeker at ved å legge til rette for krengetog. – I tillegg til kortere tid på toget, prioriteres tilretteleggingen i stasjonsområdene. Parkeringsplasser for bil og sykkel og korresponderende busser er med på å redusere reisetiden.

Vedlikehold

Tor Saghaug smiler litt av forsiden på stortingsmeldingen Norsk jernbaneplan 1998 - 2007. Han ville helt klart valgt noe annet enn et nostalgisk enkeltspor på vei inn i tåkedisen!

Men med nærmere 4000 kilometer enkeltspor og 120 kilometer dobbeltspor i landet, er det kanskje ikke så rart at det nettopp er et enkeltspor som pryder forsiden av Norsk jernbaneplan. Stortingsmeldingen presenterer krav, ønsker og forventninger til norsk jernbane. Jernbaneverket svarer med Handlingsplan for infrastrukturen 1998 - 2001, og en videre plan for utvikling frem til år 2010.

– Vi har rimelig god oversikt over utfordringene og hva vi må gjøre for å rykke fremover i utviklingen av jernbanen, mener Tor Sandhaug og starter med forventningene til vedlikehold av eksisterende linjer.

– Vi har et akkumulert etterslep på vedlikehold, og målet er å komme ajour med vedlikehold før anleggene slites helt ut. Jernbaneverkets viktigste oppgave er å sørge for at landet har et hensiktsmessig jernbanenett.

FOTO: Kvanlun - Karen Strøm

Nye satsningsområder

– Behovet for å bedre tilbudet i lokaltrafikk spesielt i Oslo-området er økende. Men i Bergen, Trondheim og Stavanger kan toget spille en enda viktigere rolle i kollektivtrafikken, mener Tor Saghaug.

En egen plan for kollektivtrafikken i Oslo - Oslopakke 2 - er utarbeidet i samarbeid med blant annet Statens Vegvesen Oslo og Akershus og Oslo Sporveier.

– Nye dobbeltspor skal etter planen være ferdige til Asker i 2005 og til Ski i 2010.

Mens trafikken er økende i Østfold og Vestfold, er det nødvendig å tenke alternativer for de lite trafikkerte områder.

– På enkelte strekninger vil det likevel være mulig å fortsette togtrafikken om den består av lettere og mindre tog, kanskje bare med to til tre vogner. NSB har allerede bestilt mindre enheter til Raumabanen og Rørosbanen. Som en litt avansert buss på skinner. Slik kan vi tilby fortsatt persontogtilbud på de lite trafikkerte strekningene, understreker Saghaug som synes det er på høy tid at vi legger bak oss oppfatningen om at et tog skal bestå av et lokomotiv og åtte vogner.

Godsterminaler

For godstrafikken hentes den største gevinsten i godt utbygde terminaler.

– Der et lite vits i å redusere frakttiden på skinnene med en halvtime, sier Saghaug.

– Den tiden er det billigere å spare inn ved gode effektive rutiner på godsterminalene.

Terminalen på Alnabru er nå godt utbygd som knutepunkt på Østlandet og terminaler på Gavndal i Sannes ved Stavanger og på Leangen i Trondheim står for tur.

Jernbaneverket skal sikre flere aktørers rett til å trafikkere sporet og ønsker konkurranse på sporet velkommen. Tor Saghaug tror ikke det vil florere av aktører på kort sikt, men at det sannsynligvis vil komme flere på banen for godstrafikken.

Miljø i fokus

Jernbaneverket har også store utfordringer knyttet til miljø. Jernbane er i utgangspunktet et miljøvennlig alternativ, men har fortsatt utfordringer med støy i tettbygde strøk.

– Og vi må fortsette å rydde i gamle synder, sier Tor Saghaug og minner om kreosotforurenset grunn som skal fjernes både i Lillestrøm, i Hommelvika i Trøndelag og i Råde i Østfold.

– Ugress langs skinnene må fjernes, og vi er nødt til å bruke kjemikalier. Derfor er det forskningsprosjekter på gang som skal finne frem til den beste måten å løse dette på.

Felles samferdselplan

– Det er bare å erkjenne at det noen steder er mer optimalt å transportere på andre måter enn med jernbane, mener Tor Saghaug og gir et glimt av nye planer som er på trappene. Norsk samferdselsplan er under utarbeidelse og vil gjelde for tiåret etter år 2002.

– Dette skal være en plan for alle transportbehov og vi samarbeider med Veidirektoratet, Kystdirektoratet og Luftfartsverket, forteller Saghaug som har tro på at dette vil gi den best mulige koordineringen av godstransport og det beste kollektivtrafikktilbudet..

Kjøreveien fortsetter artikkelserien om jernbanens miljøutfordringer. Med utgangspunkt i moderniseringsarbeidene på Vestfoldbanen ved Sande, er det miljøutfordringene i anleggsfasen fokus rettes på. Neste nummer, som kommer i slutten av august, vil ta for seg miljøutfordringer i drifts- og vedlikeholdsfasen.

Miljøutfordringer i anleggsfasen

Sentralt i anleggsfasens miljøarbeid for parsell 3 og 4 på Vestfoldbanen er Program for miljøoppfølging. For å sikre at de ulike miljøområdene ble best mulig ivaretatt, var flere offentlige instanser involvert i arbeidet. Programmet ble i samråd med Sande kommune, fylkeskultursjefen i Vestfold og Fylkesmannens miljøvernavdeling utarbeidet av plankontoret i Region Sør og prosjektledelsen i Utbygging

Programmet for miljøoppfølging skal bidra til å ta vare på interessene til de som bor og ferdes langs anleggsområdet, i tillegg til generelle samfunnsinteresser. Mer spesifikt vil dette si beboere langs den nye banen, anleggsområdet og anleggsveier, barn på vei til skolen og i fritid, fisk, plante- og dyreliv, friluftsliv, landbruksinteresser og naturessurser.

Miljøutfordringene

Miljøutfordringene, som i henhold til miljøoppfølgingsprogrammet skal kartlegges, planlegges avbøtende tiltak for og etterkontrolleres, er delvis gjengitt nedenfor.

Sikkerhet

Anleggsarbeid medfører farer for uhell og ulykket både i forhold til de som arbeider på anlegget og øvrige som kommer i kontakt med anlegget. Der anlegget eller anleggstrafikken kommer i kontakt/konflikt med skoleveier, lekeplasser og turveier, er det grunn til å være spesielt oppmerksom.

Tiltak: Sikkerheten til de som arbeider på anlegget forutsettes ivaretatt ved å overholde arbeidsmiljøloven og øvrig tilknyttet lovverk. I tillegg gjelder byggebransjens vernehåndbok, Jernbaneverkets bestemmelser for arbeid ved spor og lovverk om internkontroll. Der anleggsarbeidene avskjærer eller kommer i kontakt med skoleveier eller lekeplasser skal det søkes etablert alternative ruter eller lekeplasser. Alternativt skal det søkes etter andre løsninger. I Sande har Jernbaneverket f.eks. i perioder med mye anleggstrafikk dekket skoleskyss for elever.

Støy og rystelser

Støy og vibrasjoner kommer av sprengning, peling, spunting, kalksementstabilisering og anleggstrafikk.

Tiltak: Støyhensyn vil i første rekke ivaretas ved å ta hensyn til når på døgnet arbeidene utføres. Entreprenøren pålegges derfor å unngå å utføre støyende arbeider på natten. Dersom det er nødvendig med støyende arbeid om natten, skal det søkes tillatelse hos kommunelegen. I tillegg skal entreprenøren bruke utstyr som støyer minst mulig, og heller ikke framkaller helseskadelig støy. Sprenging, peling etc. pågår i et begrenset tidsintervall og kompenseres ovenfor grunneiere.

Utslipp til luft, jord og vann

Luftforurensing som følge av forbruk av drivstoff vil normalt ikke gi sjenerende ulemper. Uhell ved lagring og fylling av drivstoff vil derimot kunne medføre utslipp til vann og grunn. I anleggsperioden vil grunnen kunne være utsatt for erosjon. Dette vil gi en midlertidig økning i avrenning med høyt partikkelinnhold. Støv fra anleggstrafikk bidrar til å redusere luftkvaliteten.

Tiltak: Støvplager reduseres ved vanning.

Det stilles krav om fast dekke med avløp til tank ved fyllingssted for drivstoff. Krav om beredskapsplan og øvelser. Krav til oppbevaring og deponering av miljøfarlige stoffer. Erosjon reduseres ved utforming av fyllinger, skjæringer og deponiområder, bortleding av overflatevann, rask vegetasjonsetablering. Avløp knyttes til det kommunale avløpsnettet. Avfall kildesortes og resirkuleres.

Visuelle hensyn

Anleggs- og riggområdet framstår som Jernbaneverkets ansikt utad. Av hensyn til omgivelsene og de som arbeider på anlegget, er det viktig at byggeplassen er ryddig og at omgivelsene ikke påføres unødig langvarige sår.

Tiltak: Riggområder plasseres skjermet i forhold til øvrig bebyggelse, og man krever at entreprenør rydder opp på anleggs- og riggområde. Enhetlig skilt- og fargebruk bidrar også til et visuelt forbedret miljø.

Naturmiljø og friluftsliv

Anleggsarbeidene vil midlertidig avskjære vilttrekk og friluftsruter inntil kryssinger er etablert. Anlegget vil medføre inngrep i og nær vassdrag for brufundamentering og etablering av tilløpsfyllinger.

Tiltak: Kryssinger for vilt og friluftsliv søkes etablert så tidlig som mulig. Økologiske nøkkelområder kartlegges, og det gis mulkt dersom disse områdene skades. Det tillates ikke uttak av grusmasser fra bunnen av vassdrag. Ved bygging av anleggsveier føres bekker og elver gjennom rør/kulvert.

Kulturmiljø og kulturminner

Fornminner og kulturminner som ligger i traseen for den nye jernbanen vil bli gravd opp eller revet ned og forsvinne for all ettertid dersom tiltak ikke i verksettes.

Tiltak: De påviste konfliktene forsøkes generelt avbøtt ved landskapsmessig tilpassing og begrensning av inngrepet. Automatisk fredete kulturminner som blir slettet søkes frigitt etter kulturminneloven, og blir ved frigivelse dokumentert gjennom arkeologiske utgravinger. Automatisk fredete kulturminner som ligger nær anleggsområdet gjerdes inn for å hindre skade.

Naturressurser

Den nye jernbanetraseen går i stor grad gjennom landbruksområder og vil i stor grad berøre interne driftsforhold på den enkelte landbrukseiendom.

Tiltak: Ved planleggingen av den nye jernbanen tas det så langt det er mulig hensyn til landbrukets driftsbetingelser, og avbøtende tiltak for den enkelte grunneier legges inn i planene. Erstatning for midlertidige tap/ulemper for landbruksdriften som følge av anleggsgjennomføringen behandles i forbindelse med øvrig grunnerverv.

Ronald Holmstrøm

HMS TIPS

Er det tilløp til uhell eller i verste fall et uhell ett sted i landet er det muligheter for at samme situasjon kan oppstå et annet sted i landet. For å kunne dra nytte av hverandres erfaringer er det viktig at vi sørger for å informere andre om disse. Er det noen som har funnet en løsning på et problem, kan dette være til nytte for andre i vår organisasjon.
HMS-spalten skal være stedet for slike nyttige tips - og vi vil gjerne ha bidrag fra deg. Forslag til innlegg kan du sende til HMS-koordinatoren i din enhet eller direkte til Hovedkontoret/kvalitetskontoret v/ Bård Hansen. Har du tilgang til pc vil vi gjerne ha bidraget på diskett.

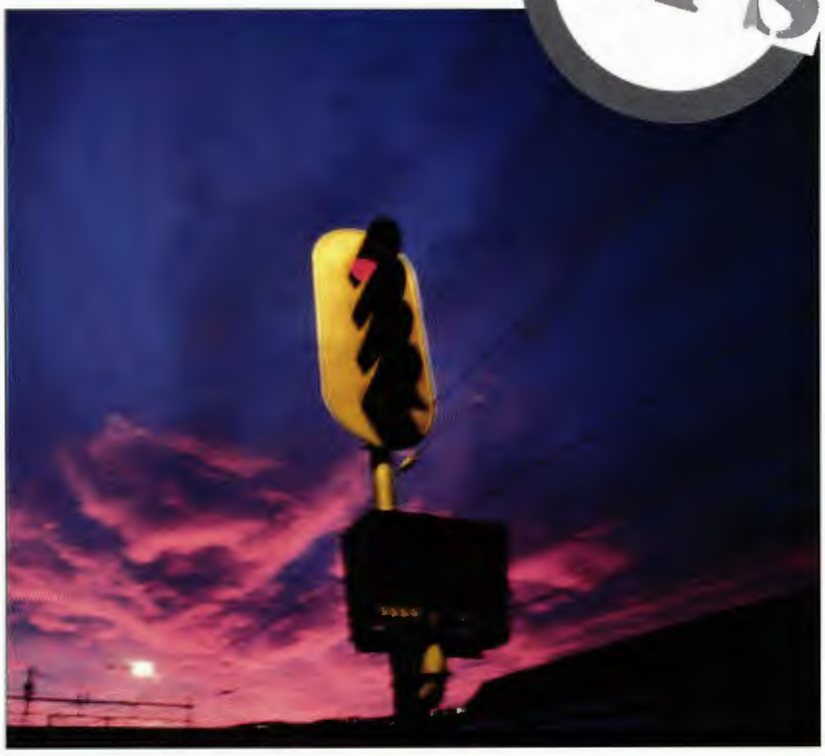


Foto: Rune Fossum

Reodor på Steinkjer:

Sikrer arbeiderne

Det er ikke sikkerhetsmessig akseptabelt når jernbanefolk henger foran på pukkvogner, gjerne sittende på en oljeglatt buffert for å nå tak i bremseslangen mellom buffertene. I Steinkjer gjør de noe med det.

Pukkvognene er konstruert som annet togmateriell, bremseanordningen er plassert mellom buffertene. Når pukkvognene skal kjøres ut enkeltvis med lastetraktor er det at problemet kan oppstå. For å kunne bremse, og samtidig ha kontroll med vognen og signalgivingen, er det blitt til at de fleste arbeiderne slenger seg oppå en av buffertene, og delvis henger ned mellom buffertene for å kunne bremse.

Reodor Felgen

Steinkjer har fostret mange store sønner. En av dem, Svein Bostad, har gjort noe med arbeiderens sikkerhet på nettopp pukkvogner. I ledige stunder har han i vinter konstruert en enkel og mobil anordning som kan løftes på og av pukkvognen.

Han har designet en kurv med trappetrinn, som henger bak på pukkvognen. Dette sikrer arbeideren, samtidig som det gir ham eller henne bedre oversikt over framføringen. I tillegg har han montert en "forlenger" til bremseslangen, som gjør at bremsingen kan foregå fra den sikrede kurven.

Konstruksjonen er bygget i lettmetall og veier bare 40 kg.

Godkjenning

HMS - koordinatoren i Region Nord, Svein Revhaug, har besiktiget konstruksjonen og godkjent den for bruk innen produksjonsområdet i sommer. Gruppeleder Åge Sjømark synes ideen er såpass god at den burde være interessant for flere avdelinger i Jernbaneverket. Den blir derfor framlagt for sertifisering og godkjenning for bruk på landsbasis.

Siden forslagsordningen ikke er "levende" i Jernbaneverket lenger, er det å håpe at rette vedkommende likevel sørger for at oppfinneren blir påskjønnet for godt initiativ og uegennyttig innsats.

STIG HERJUAUNE

JM i terrengl

Jernbanemesterskapet i terrengløp ble arrangert av JIL Hamar 23. mai 1998. Arrangementet ble avholdt i Ankerskogen, med premieutdeling og bespisning på en av byens puber.

Det deltok kun 18 løpere, fordelt på 15 herrer og 3,5 damer, noe som viser behovet for nytenkning når det gjelder våre arrangementer.

På grunn av en meget sporty dame ved navn Mona Andersen fra JIL Hamar, klarte vi å kåre en Jernbanemester for damer i år også. Hun skal ha barn i juni, men stilte opp, og fullførte løpet på en utmerket måte.

Etter sammenslåing og inndeling av klasser klarte vi å kåre 3 Jernbanemestre.

I klasse 30-34 for damer vant som vanlig Anne Grete Nyrønning fra JIL Trondheim som også fikk NSB"s pokal.

NSBs pokal for herrer ble vunnet av Ole Petter Lagerløv fra NSB BIL Elverum, dette var også hans første opptreden i et Jernbanemesterskap.

For å få kåret Jernbanemestere måtte vi slå sammen mange klasser, noe som viser ar interessen for terrengløp må være synkende innenfor NSB.

Nordisk i bowling

Nordisk mesterskap i bowling ble i år arrangert i Åbo, 15.-17. mai.

Vi reiste fra Oslo S torsdag ettermiddag, og etter en natt i Stockholm og en dag på Silja Line, ankom vi Åbo fredag kveld i deilig sommervær.

Lørdag morgen var det klart for kamper - og det er ikke få serier som skal spilles i nordisk mesterskap. Totalt på begge dager spiller alle 16 serier. Resultatmessig lå vi ganske langt etter svenskene, og et stykke etter de fleste finner og dansker. Men de fleste av våre spillere hadde bedre resultat enn i vårt eget jernbanemesterskap - og det er bra!

Lørdag kveld var det bankett og premieutdeling for 2-manns og 4-mannslag. På damesiden fikk vi bronse. Vi slo Finland som stilte med kun 3 damer på laget. Vår beste herrespiller ble Martin Flobergsundet på 18. plass, og beste dame ble Ann Kristin Børsum på 12. plass.

Søndagens beste enkeltserie sto Dag Ellingsen for (sammen med en svenske). Han spilte 265 på en serie - og det er meget bra!! Etter turneringen var ferdig på søndag var vi på sight-seeing i Åbo - for øvrig en trivelig by. På båten hjem feiret vi 17. mai og svenskene hadde vunnet VM i ishochey.

Følgende spillere deltok for Norge: Mona Knudsen, JIL Lodalen, Nina Børrud, HIL-NSB, Ann Kristin Børsum, Stasjonskam. Drammen, Marianne Gran Rub,b og Stubb, Gunnar Skirbekk, Thorbjørn Slaatbraaten og Dag Ellingsen, HIL-NSB, Sigbjørn Håland og Martin Flobergsundet JIL Grorud, Jan Erik Mørch, JIL Kristiansand, Ketil Trøan Marienborg BIL og Ole Morten Hæg, JIL Drammen. Ledere var Annegull Kleivan og Randi H. Marthinsen.

Randi H. Marthinsen

98

Jernbanemestere ble følgende:
Kl. C 1-4 Anne Grete Nyrønning, JIL Tr.heim
Kl. B 1-7 Ole Petter Lagerløv, NSB BIL Elverum
Kl. B 8-12 Harry Sollie, JIL Trondheim

I kampen om lagpokalen klarte bare 2 lag å stille. Jernbanemestere ble JIL Trondheim foran JIL Hamar. For JIL Trondheim løp Roald Tollin, Helge Johansen og Harry Sollie. Vi skulle også ta ut løpere til Nordisk mesterskap, noe som ikke ble helt enkelt på grunn av liten deltakelse, så Harry må vurdere løpere fra tidligere mesterskap for å få nok folk i de rette klassene.

Til slutt vil jeg takke JIL Hamar for et godt gjennomført mesterskap.

For Njif Tore Jensen

Resultater

DAMER KL. 30-34			
1.	Anne Grete Nyrønning	JIL Trondheim	13.06
JERNBANEMESTER			
2.	Mona Andersen	JIL Hamar	38.05
GJESTEKLASSE DAMER			
1.	Solvår Jensen	JIL Hamar	14.38
HERRER KL. 25-29			
1.	Martin Vestin	BRØ-bil	34.33
HERRER KL. 35-39			
1.	Roald Tollin	JIL Trondheim	28.25
2.	Roger Nilsen	Brø-bil	28.35
3.	Helge Johansen	JIL Trondheim	30.04
4.	Terje Granli	JIL Hamar	33.36
HERRER KL. 40-44			
1.	Ole Petter Lagerløv	NSB BIL Elverum	28.01
JERNBANEMESTER			
2.	Trond Loeshagen	JIL Bergen	29.00
3.	Bjørn Akselsen	JIL Sarpsborg	29.56
4.	Kjell Østberg	JIL Hamar	31.13
5.	Terje Rennemo	JIL Hamar	32.09
6.	Frode Lillehovde	JIL Hamar	33.13
HERRER KL. 45-49			
1.	Oddvar Flobergsundet	JIL Kongsvinger	34.16
HERRER KL. 50-54			
1.	Ragnar Jensen	JIL Hamar	29.20
HERRER KL. 55-59			
1.	Harry Sollie	JIL Trondheim	29.13
JERNBANEMESTER			
HERRER KL. 65-69			
1.	Bjørn Haugsrud	JIL Hamar	34.39
LAGPOKAL BESTE 3-MANNSLAG			
1.	Roald Tollin	JIL Trondheim	87.42
	Helge Johansen	"	
	Harry Sollie	"	
2.	Ragnar Jensen	JIL Hamar	92.42
	Kjell Østberg	"	
	Terje Rennemo	"	
NSBs POKAL			
	Anne Grete Nyrønning	JIL Trondheim	
	Ole Petter Lagerløv	NSB BIL Elverum	

Dialog

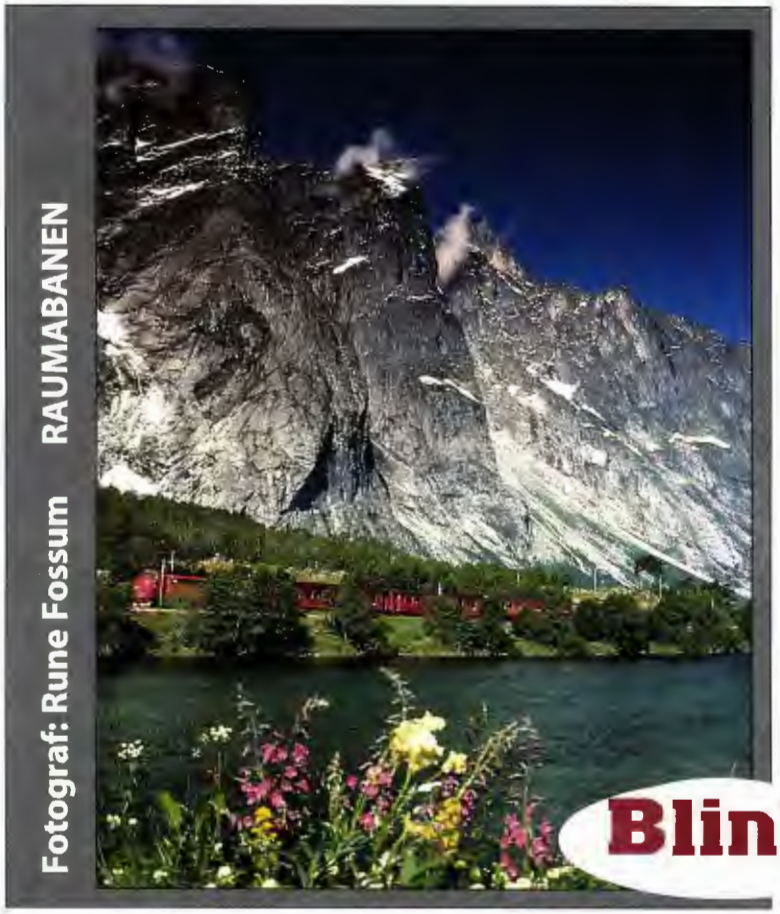
KJØREVEIEN

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, 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



Fotograf: Rune Fossum RAUMABANEN

Blink

Send ditt blinkskudd til Kjøreveien - premie venter...

Slo Danmark i håndball

NJIFs damelag dro til Danmark for å spille håndball mot de danske jernbanejentene.

De siste gangene lagene har spilt mot hverandre har Danmark vunnet - og som regel meget overbevisende på hjemmebane.

Vel framme i Nyborg var det klart for kamp - med et innbitt og heltent norsk lag. Og for en start vi fikk: Vi ledet 7-0 etter 20 minutter, absolutt alt gikk vår vei. Danskene tok riktig nok innpå, og til pause ledet vi med 4 mål.

Vi fortsatte å spille bra håndball også i 2. omgang. Vi var oppe i 10-målsledelse, og da sluttsignalet gikk sto det 17-12 til oss. Endelig var det vår tur til å oppbevare vandrepokalen i to år.

Alle jentene på laget vårt spilte meget bra og i tillegg til begge målvaktene må Heidi Grüner nevnes. Hun spilte hele kampen og scoret halvparten av målene våre.

Følgende spillere deltok på det norske laget:
Gro Hegerlund, Laila Høgvold, Hanne Abrahamsen - JIL Oslo S
Karin Stuevold, Eli F. Sandstad, Laila Vollum, Kristin Hestegrei,
Turid Snåsøy og Wenche Hågensen - JIL Trondheim
Kari Andreassen - Stasjonskameratene Drammen
Heidi Grüner - JIL Ski

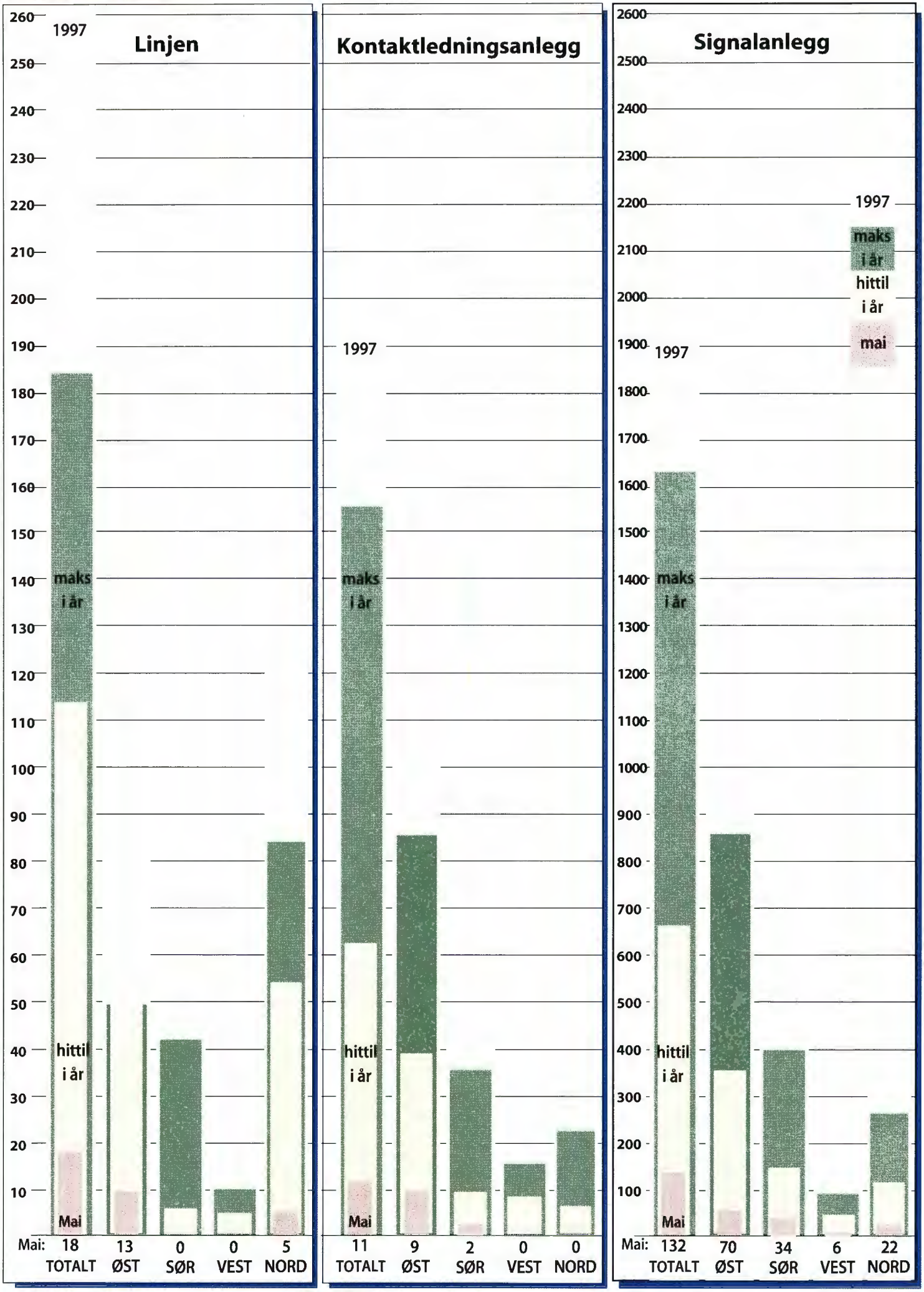
Lagledere: Jon Bredahl og Randi Marthinsen

Lørdag kveld var begge lagene samlet til middag på hotellet.

Randi H. Marthinsen

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

Feil i mai


Linjen
1997
maks i år
hittil i år
Mai
Mai: 18 TOTALT
13 ØST
0 SØR
0 VEST
5 NORD
Kontaktledningsanlegg
1997
maks i år
hittil i år
Mai
11 TOTALT
9 ØST
2 SØR
0 VEST
0 NORD
Signalanlegg
1997
maks i år
hittil i år
Mai
Mai: 132 TOTALT
70 ØST
34 SØR
6 VEST
22 NORD
1997
maks i år
hittil i år
mai

Avtale inngått

Sporbygging i Gråskallen

Under en liten seremoni i Jernbaneverket Utbyggings kontorer forleden skrev Utbygging og Baneservice under en kontrakt om bygging av nytt spor i Gråskallen-tunnelen. På bildet ser vi fra venstre kontraktssjef i Utbygging Frode Rosenkilde, Utbyggingsdirektør Jon Frøisland, Baneservicesjef Øyvind Solvang og produktsjef i Baneservice Hans Antonsen.

Gråskallen-tunnelen ligger på høyfjellsstrekningen langs Bergensbanen midtveis mellom Finse og Haugastøl er en del av en 5,3 km lang strekning som, når ferdigstillet, vesentlig vil forenkle kjøreforhoholdene på Bergensbanen vinterstid. Dette prosjektet er ved flere anledninger tidligere omtalt i Kjørevegen.

Den kontrakten som nå er underskrevet omfatter bygging av 4.330 meter nytt spor inne i selve tunnelen inklusiv et 940 meter langt kryssningsspor, samt noe sporbygging ved innkjøringen til tunnelen. Arbeidene ble igangsatt 4. juni og vil være avsluttet innen 20. juni.

Arbeidene vil bli gjennomført ved bruk av sporombyggingstoget, SPOT. Opprinnelig er SPOT-en et skinne- og svillebyttetog. Etter ombygging i fjor kan toget også legge nytt spor på nyanlegg, og SPOT-en fremstår nå som en topp moderne og høyst effektiv produksjonsenhet. Den effektive kapasiteten er legging av 11 sviller pr. minutt. Den praktiske kapasiteten pr. arbeidsskift er, når man ser bort fra nyanlegg, selvsagt avhengig av den tilgjengelige spordisposisjonstid. Hovedfordelen med SPOT-en er således dens høye effektivitet.

Generelt sett består SPOT-en av en hovedmaskin, en energistasjon og en portalkran. Toget forsynes med sviller fra spesielt tilpassede svillevogner. Kranen henter nye sviller fra svillevognene og bringer utskiftede sviller tilbake til vognene. Hovedmaskinen er utstyrt med et nivellersystem der en datamaskin registrerer kurvatur mens SPOT-en kjører over en strekning. Disse dataene benyttes i neste omgang til å styre leggingen av sporet. Ved nybygging av spor styrer SPOT-en etter kabelkanal eller laser. I tillegg til selve SPOT-en vil en rekke andre maskiner benyttes på arbeidsstedet: pakkmaskin, ballastfordeler, Pan-driver, skinnebyttemaskin, trekkaggregat og sveiseutstyr. Ved nyanlegg er det i tillegg behov for langsskinnetoget.

Bruk av SPOT-en stiller store krav til logistikk. Materialleveransene kommer rett fra leverandør uten omlasting etter "just in time"-prinsippet. Før SPOT-en dro til høyfjellet ble den brukt til svillebytte på Nelaug, og det ser ut til at den også vil bli brukt på Kongsvinger senere i år. På bildet ses den i bruk til svillebytte mellom Sel og Brennhaug i Gudbrandsdalen.