Jernbaneverket
Biblioteket

KJØREVEIEN

NYTT FRA JERNBANEVERKET NR 9 - OKTOBER 1998

Statsbudsjettet : Sikrer utbygging og vedlikehold

Side 4

Bedre og bedre Bergensbane

Bergensbanen blir stadig bedre rustet til å møte vinterstormene. I løpet av 30 hektiske timer 19.-20. september var over 70 kvinner og menn i arbeid, de fleste fra Region Vest.

Side 13

Fornøyde punktlighets-voktere

Uten medarbeidernes innsats ville ikke punktligheten ha vært så god. Mange har stått på natt og dag for å utbedre feil, og utbyggingsprosjektene er vel i havn.

Side 3

Internblad for medarbeidere i Jernbaneverket

Jernbaneverket

GARDERMOBANEN

Snorene er klippet fra Asker til Eidsvoll

- Over natta, nærmere bestemt natt til 27. september, ble et kapittel lagt til norsk jernbanehistorie. Den nye banestrekningen representerer noe radikalt nytt, og står klar til å møte det neste årtusen.
- Den nye Eidsvoll stasjon er blitt nok et bevis på at jernbanearkitekturen har stått opp fra de døde.
- Odd Einar Dørum skar snoren med kniv da han erklærte kollektivterminalen på Lillestrøm offisielt for åpnet. Stasjonen er nå en av Europas mest avanserte.
- Innerst inne er den nye stasjonsbygningen på Asker den samme som den gamle, men glassfasaden skiller seg klart ut fra den traurige fasaden som tidligere dominerte sentrum av Asker.

Side 4 - 9

Signaler

Jernbanens konkurransekraft

Jernbanedirektør Magne Paulsen tok i forrige nummer av Kjøreveien til orde for at Jernbaneverket må bli mer opptatt av jernbanens konkurransekraft. Dette er spørsmål som i stigende grad har opptatt undertegnede, og når en invitasjon til å bidra i denne spalten kommer, benytter jeg derfor anledningen til å reflektere litt omkring dette tema.

Vi har nå i over 10 år fokusert sterkt på feilreduksjoner – spesielt for signal/sikrings- og kontaktledningsanleggene. Dette arbeidet har vi ikke lykkes med, og det synes å være langt igjen før vi er på et stabilt lavere feilnivå. Punktligheten har i stedet blitt opprettholdt ved å slakke på rutene, og togene bruker nå lengre tid på nesten alle banestrekninger enn for noen år siden.

Samtidig har det skjedd store forbedringer for bil- og flytrafikkens konkurransekraft, og med et foreløpig høydepunkt på Gardermoen den 8. oktober.

Kombinasjonen av disse trendene blir at jernbanen nå må erkjenne tapet i konkurransekraft overfor flyet på enderelasjonene, samtidig som det er blitt raskere å kjøre bil i forhold til tog på underveisrelasjonene. Unntaket er rushtiden i de store byene. Det er – litt paradoksalt – køene på vegene som opprettholder jernbanens konkurransekraft i dette markedet.

På godssiden er utviklingen også klar, med en litt annen trend, men der jernbanen mer og mer må overlate underveismarkedet til lastebilene.

Slike utviklingstrekk kommer langsomt, og når konsekvensene begynner å bli synlige, kan det være for sent å snu trendene. Derfor er det viktig at jernbanens konkurransekraft settes på dagsordenen.

Det er helt nødvendig – som Magne Paulsen sier – å få orden på feilsituasjonen. Mitt poeng vil være at dette bare er begynnelsen fordi brukerne av jernbanen betrakter pålitelige anlegg som en selvfølge. Derfor vil radikalt mindre feil ikke automatisk snu den trenden som jernbanen er i. Et gjennombrudd for færre feil, og for den saks skyld høyere sporkvalitet, er egentlig bare et fundament for økt konkurransekraft.

Dette sier litt om den utfordringen det er å få jernbanen som transportform over på offensiven!

Jeg sender stafettpinnen videre til naboen av landets eneste konkurransekraftige jernbane: Jens Melsom i region Øst.

John Ole Grinde
(Regionsjef, region Sør)

Ny informasjonssjef i Region Øst

Region Øst har ansatt Kjell Bakken (44) som ny informasjonssjef. Samtidig vil regionen opprette en ny informasjonsavdeling bestående av Bakken og to ansatte. Avdelingen vil være organisert under regionsjefen og dermed er dette viktige arbeid satt på dagsordnen for alvor.
Bakken kommer fra Storebrand ASA hvor han er informasjonssjef. Han har tidligere jobbet med informasjon i NSB. Bakken er en allsidig herre og Kjøreveien vil komme tilbake med et stort intervju med Bakken. Så følg med!

Lone Christensen

Prøvekrenget på Sørlandsbanen

Foto: Vegard Damsgaard

På eget initiativ foretok samferdselsminister Odd Einar Dørum en befaringstur med krengetog på Sørlandsbanen 25. september. Han ville med selvsyn – blant annet fra orkesterplass i lokomotivet – inspisere hvilke konkrete forbedringer som skjer langs sporet som følge av krengetog-tiltakene.

Både Jernbaneverket og NSB BA stilte med sin øverste ledelse på turen, som ble gjennomført med et innleid svensk X2000-togsett. Sammen med blant annet styreformann Arent M. Henriksen, administerende direktør Osmund Ueland og jernbanedirektør Magne Paulsen fikk Jernbaneverket region Sør låne statsrådens øre en hel dag for å informere om opprustning av sikringsanlegg, forlengelse og nybygging av kryssingsspor, stasjonsutvikling og ikke minst sanering av planoverganger.

Av de planlagte krengetog-investeringene på 1,6 milliarder kroner, vil rundt 600 millioner kroner bli brukt på strekningen mellom Stavanger og Oslo. Den resterende milliarden skal brukes på Bergensbanen og Dovrebanen. Det er også på Sørlandsbanen mellom Oslo og Kristiansand at NSB BAs nye krengetog vil bli satt i trafikk først – i løpet av høsten neste år. En opplagt samferdselsminister ga meget tydelig uttrykk for at dette er viktige og prioriterte investeringer fra regjeringens side, og hans beskrivelse av krengetog-turen overfor pressen underveis var klar: - Svært behagelig!

Noen dager senere – ved framleggelsen av neste års statsbudsjett – kvitterte han med å foreslå en ramme på 310 millioner kroner til krengetog-investeringer. I inneværende år brukes det 243 millioner kroner. Krengetog-investeringene skal sluttføres i år 2000 og 2001.

Administrerende direktør Osmund Ueland var ikke mindre tydelig på betydningen av krengetog-investeringene.

- Vi går snart inn i en ny tid for toget. Vi skal være konkurransedyktige på tid, frekvens, punktighet og komfort, slo han fast.

Sigurd Sandvin

Ruteendringen

Den store dag og punktligheten

Hvordan har det gått med punktligheten etter at de grå sølvpilene har begynt sin ferd fra Asker til Gardermoen? Hvor stort fokus er det på punktlighet?

Hver dag kl.12.00 samles togledelse, ledere for togproduktene og trafikksjefer seg for en kort gjennomgang av punktligheten det siste døgnet. Alle skjemaer og rapporter blir fulgt med argusøyne og det er ikke tvil om at dette er en meget viktig sak for både Jernbaneverket, NSB Gardermobanen og NSB BA.

Fokusering på utbedringer

Alle årsaker til forsinkelser gjennomgås nøye og blir fulgt opp slik at lignende episoder ikke gjentar seg. I et slikt forum er det en klar fordel at alle parter møtes og sammen kan utrede alle feilene og fordele ansvaret for videre arbeid. Osmund Ueland, som også har deltatt på mange av de daglige møtene, er godt fornøyd med oppfølgingen og sier at det har skjedd noe med oss. Vi har forandret oss og tenker annerledes. Fokus er nå rettet mot kundene og Jernbaneverket har rettet fokus på transportørene. I det hele kan man si at både Jernbaneverket, NSB BA og NSB Gardermobanen har fått nye og strengere krav til det produktet som nå leveres. Dette har hatt en svært positiv virkning og de som tjener på dette er våre kunder.

Punktligheten er god

I møtet 8/10 kunne man oppsummere den første dagen med optimal togtrafikk til Gardermoen. Denne dagen var det kun 1-2 tog som var mer enn fem minutter forsinket til og fra Gardermoen. Totalt var flytogene 97 prosent i rute og i rushtrafikken på Hovedbanen var 86 prosent av togene i rute. Så høy punktlighet har vi ikke hatt på en hverdag i rushtrafikken før. Som forsinkelsesårsaker kan nevnes: toghavari, feil på en sporveksel på Asker og en ATC-feil på et togsett.

Honnør til alle ansatte

Uten de ansattes innsats ville ikke punktligheten ha vært så god. Mange har stått på natt og dag for å utbedre feil, og utbyggingsprosjektene har kommet vel i havn.

Første dag med åpen flyplass hadde togene et belegg på 70-80 prosent. Til sammenligning hadde bussene 12-13 personer i hver buss. Nå er det viktig at vi står på videre og satser det vi har på at vi nå skal bli enda bedre. Vi gratulerer oss selv med dagen.

Lone Christensen

Trafikksjef Ove Skovdal overrekker blomster til togledelsen i Oslo som takk for strålende innsats.

Budsjett '99 skal bedre regul

Utbygging som planlagt

Økte bevilgninger til vedlikehold og fullstendig organisatorisk skille mellom NSB BA og Jernbaneverket er sentrale stikkord i regjeringens forslag til statsbudsjett. I alt foreslår regjeringen å bruke 4 600 millioner kroner til jernbaneformål. Den største prosentvise økningen kommer vedlikeholdet til del, i alt 22 prosent eller 838 millioner kroner totalt. 310 millioner er øremerket krengetogtiltak i 1999, en økning fra 243 millioner i inneværende år.

Toglederne i Drammen kan se fram til en ny driftssentral med skjermbasert informasjonssystem.

Dette er helt nødvendig for å opprettholde en tilfredsstillende standard på linjenettet og for å bedre regulariteten og øke punktligheten i togtrafikken. Økt vedlikehold er også en forutsetning for å få størst mulig effekt av de nye krengetogene, sier samferdselsminister Odd Einar Dørum.

Ueland kun for NSB BA

Som tidligere beskrevet i Kjøreveien går regjeringen inn for at det opprettes et fullstendig organisatorisk skille mellom NSB BA og Jernbaneverket fra 1. juli neste år. Dette innebærer at NSB BA og Jernbaneverket ikke lenger skal ha samme administrerende direktør. Fordi Jernbaneverket er et forvaltningsorgan som tilsvarer Statens Vegvesens ansvarsområde for vegene, er det derfor hensiktsmessig å ha den samme formen for ledelse som for Vegvesenet; en ledelsesform uten styre.

Samferdselsdepartementets argumenter for å skille NSB BA og Jernbaneverket er som følger:

I saker som berører forholdet mellom Jernbaneverket (som er en del av staten) og NSB BA (som er et eget rettssubjekt) vil det ved dobbeltroller kunne komme til å bli stilt spørsmål om ledelsens habilitet.

Samfunns- og bedriftsøkonomi

Ved drift, vedlikehold og utbygging av jernbanen i Norge legger Jernbaneverket samfunnsøkonomiske hensyn til grunn. For at NSB skal gå med overskudd må bedriften legge bedriftsøkonomiske hensyn til grunn. I de tilfellene hvor det ikke er sammenfall mellom disse to hensynene, vil NSB kunne ha andre mål og ønsker for infrastrukturen enn det som det norske samfunnet er mest tjent med. F.eks. NSB kan ha mindre motiv for å prioritere utviklingen på infrastrukturen på strekninger hvor staten kjøper transport av NSB og hvor staten kompenserer NSBs kostnader for denne type tog.

Flere aktører på norske spor

Europeisk jernbanepolitikk går i retning av å åpne opp for konkurranse mellom flere aktører på samme spor. For Norges del legger samferdselsdepartementet opp til at Østfoldbanen blir en delkorridor av konseptet Freeways. Dette vil kunne innebære at andre aktører begynner med godstransport på strekningen og departementet ønsker at det blir et klarere skille mellom myndighetsoppgaver og forretningsmessige oppgaver.

NSBs omstillingsprogram Effekt 600 var et av hovedargumentene for å beholde en felles ledelse ved delingen i desember i 1996. Argumentasjonen gikk på at det var viktig å sikre en helhetlig vurdering og gjennomføring av de strukturelle tiltakene. Omstillingsprogrammet skal avsluttes til neste år og Effekt 600 er ikke lenger et argument for å felles ledelse.

Utbygging som planlagt

I følge forslaget til statsbudsjett vil alle de store utbyggingsprosjektene kunne fortsette uten å måtte skyve åpningsdatoen fram i tid.

- Budsjettforslaget som er lagt fram betyr at alle våre store prosjekter vil kunne fortsette uten vesentlige forsinkelser. Med utgangspunkt i dagens økonomiske situasjon synes jeg vi har kommet rimelig godt fra det, selv om totalsummen er 50 millioner kroner mindre enn de behov som vi opprinnelig meldte inn, kommenterer utbyggingsdirektør Jon Frøisland.

Nytt av året er at det er ført opp en samlepott til detaljplanlegging av utbyggingsprosjektene. Denne summen er satt til 30 millioner kroner, og dette skal dekke videreføring av planlegging på Skøyen-Asker, såvel som Vestfoldbaneprosjektene Barkåker - Tønsberg, Farriseidet - Porsgrunn og godsterminalene i Ganddal og Trondheim.

- Selv om det er gledelig at det er satt av midler til detaljplanlegging, så skal en være oppmerksom på at dette nok må sees i sammenheng med skjerpet krav til kostnadsoverslag for prosjekt som skal fremmes for eventuelt utbyggingsvedtak i Stortinget. Man

riteten og øke punktligheten

ønsker nå at kostnadsoverslagets usikkerhetsnivå som hovedregel skal ligge på detaljplannivå, dvs +/- 10 prosent, mot tidligere hovedplannivå, +/- 20 prosent. Sett i denne sammenheng hadde det nok vært sterkt å ønske at det var avsatt en betydelig større pott i budsjettet. Den videre saksgang her blir uansett interessant, forteller Jon Frøisland

Forskning og utvikling

Jernbaneverket vil også til neste år ha en betydelig forsknings- og utviklingsvirksomhet. Vi har et nært samarbeid med NSB BA og Statens Vegvesen om utviklingskontrakter, vi deltar i internasjonalt forskningsarbeide gjennom den internasjonale jernbaneunionen (UIC) og det europeiske jernbaneforskningsinstitutt (ERRI). Andre utviklingsarbeider går i regi av OFU-kontrakter. En OFU-kontrakt er en avtale mellom Jernbaneverket og en bedrift. Avtalen innebærer at bedriften påtar seg å utvikle et nytt produkt eller løsning. Både Jernbaneverket og bedriften bidrar med finansiering av kontrakten . Til neste år vil vi inngå nye OFU-kontrakter og fortsette med utviklingen av togledersystem for tele og støydemping av sporvekseler.

Vedlikehold er vinneren

Med en økning på 22 prosent fremstår vedlikehold som vinneren blant utgiftspostene for jernbaneformål. Vedlikeholdet omfatter utskifting av anleggsdeler eller komplette anlegg som følge av slitasje og alderdom. I Region Sør skal vedlikeholdsmidlene brukes til blant annet å påbegynne en ny driftssentral for togledelse og styring av strømforsyning, redesign av elektrotekniske anlegg, fornyelse av kontaktledning, kabelanlegg og stasjonsplaner.

Den nye driftssentralen vil gjøre det mulig å fjernstyre hele Region Sør (og mer til) fra Drammen – både togfremføring og banestrømforsyning. Driftssentralen skal være ferdig innen høsten år 2000. – Vi gjør dette bl.a for å kunne fjernstyre stasjoner hvor vi i dag har betjening, blant annet på Kongsberg. For Kongsbergs del betinger det at vi får et nytt sikringsanlegg og vi har som målsetting at dette skal være ferdig samtidig med driftssentralen, sier banesjef Kåre Brovold i Region Sør. - Kongsberg stasjon får ny sporplan og nye publikumsfasiliteter. Med den nye sporplanen vil det bli færre spor på Kongsberg, men den nye løsningen blir mer effektiv, fortsetter Brovold. Med kommunen som samarbeidspartner blir det også bygget en undergang for fotgjengere og sykilster under sporområdet.

Redesign av elektroanlegget

Strekningen mellom Drammen og Gulskogen/Hokksund er en av de sterkest trafikerte i regionen og har høy prioritet.

– Vedlikeholdsmidlene gjør det mulig å gjennomføre en redesign på elektroanlegget på strekningen og for oss i Region Sør blir dette et pilotprosjekt. Vi innfører skjøteløse sporfelt på strekningen, forteller prosjektleder Ole Jonny Friise. Til vanlig er skinnestrengen delt inn i sikringsmessige seksjoner (sporfelter) med isolerende skjøter, som fungerer som skillevegger mellom seksjonene. Isolerte skjøter er både elektrisk og mekanisk et svakt punkt i skinnegangen. Glødeskall* legger seg over isolasjonene og fører strøm fra den ene sporfeltet over til det andre - og forårsaker signalfeil. Bruk av skjøteløse sporfelt eleminerer denne type feil.

I tillegg til å innføre skjøteløse sporfelt, går redesign av elektroanlegget ut på å samle de forskjellige fagområdenes jordinger i et seksjonert jordingssystem. – Tidligere jordet fagområdene hver for seg og det ene fagområdet overlappet det andre. Da blir det vanskelig å holde oversikten og drive feilsøking. Med det nye konseptet får vi et samlet system og mye bedre oversikt over hvordan objektene er koplet, sier Friise. Øvrige elementer som inngår i redesignskonseptet er hjulskadedeteksjon. Det settes inn følere som måler spenning/ støt mot skinna. På den måten oppdages hjulslag. Det monteres også varmeføler i sporet for varsling av varmgang på hjulene. – Vi har få opplegg for hjulskadedeteksjon i Norge, men dette er noe det arbeides med i regionene, sier Brovold.

- Vi regner med at det tar fra to til tre år å få gjennomført redesignen. Det er så mye trafikk på linja at vi har vært nødt til å ha togfrie perioder på linja for å få til en rasjonell framdrift. Vi har allerede kommet i gang fra Gulskogen og regner med å komme oss fram til Mjøndalen i løpet av høsten.

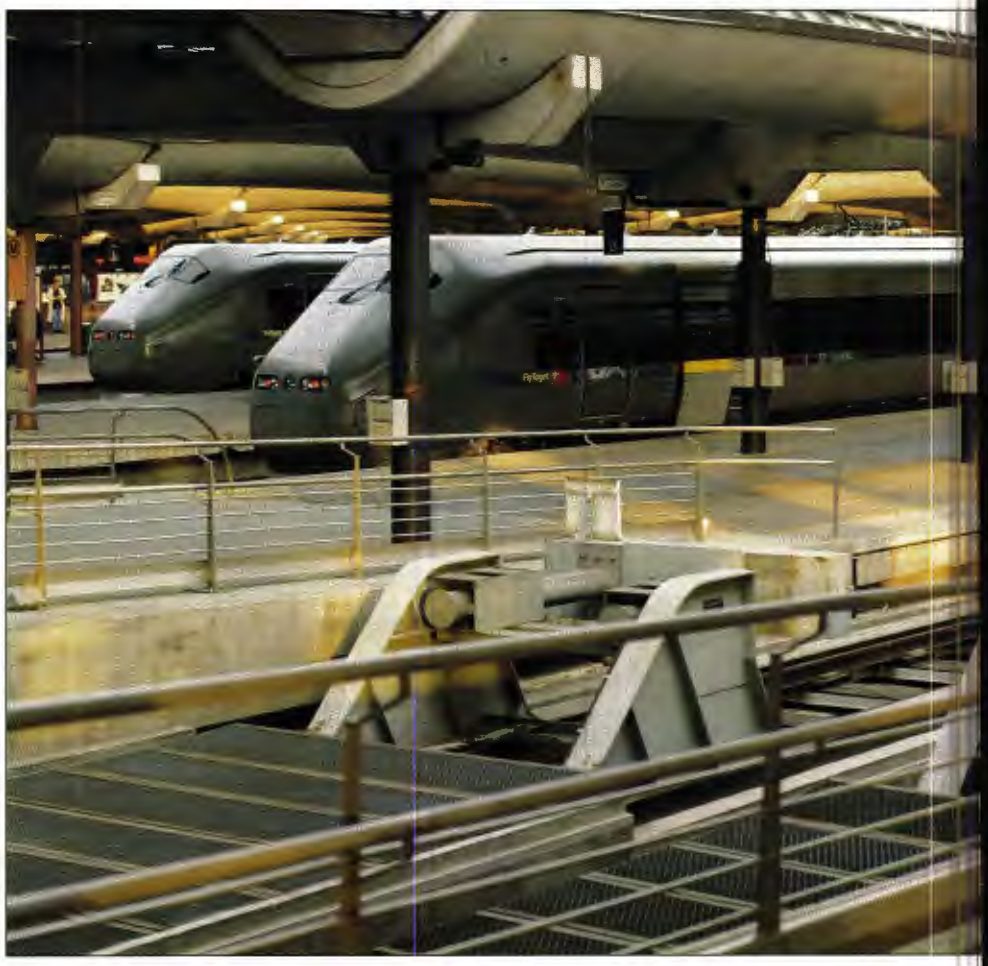
Vi innfører også et system for "forvarsling" av feil i signal- og teleanleggene slik at vi får mulighet for å utbedre feil før vi får driftsmessige avbrudd, avslutter Friise som forventer betydelig nedgang i signalfeil når redesignen er gjennomført.

** Glødeskall er metallfragmenter fra toghjul/skinner som kan dannes ved kraftig bremsing.*

Ronald Holmstrøm

GARDERMOBANEN ÅPNET

KL-mastene er prisbelønnet av Norsk Designråd. (Foto: NSB Gardermobanen.)



Over natta, nærmere bestemt natt til 27. september, ble et kapittel lagt til norsk jernbanehistorie. Den nye banestrekningen representerer noe radikalt nytt, og står klar til å møte det neste årtusen.

Historisk åpning av

En hastighet på 210 km/t stiller helt spesielle krav til geometrien. Kurveradien må ikke være mindre enn 2 400 meter. Hvis man følger en sirkel med denne radien, må man gå 15 km før man kommer tilbake til utgangspunktet. Bare i nærheten av Gardermoen stasjon har man avveket fra dette strenge kravet. Sør for stasjonen er det en kurve med 1 500 meter radius, og inne i kulverten er det en hårnålsving med enn radius på 750 meter. Det spiller liten rolle - alle tog skal stoppe på Gardermoen.

De fleste steder i landet måtte en bane med en slik geometri gått minst like mye i tunnel som i dagen. Norge er rett og slett for kupert til å legge en slik bane i friluft. Men terrenget på Romerike er åpent og flatt, og behovet for tunneler er begrenset. På de 48 kilometrene fra Lillestrøm til Eidsvoll er det bare to av dem: Den 1 660 meter lange Bekkedalshøgda tunnel sør for Eidsvoll Verk, og den 480 meter lange, fortsatt navnløse løsmassetunnelen sør for Eidsvoll.

På grunn av de høye kravene til punktlighet må overkjøring mellom Gardermobanen og Hovedbanen gå fort. Samtlige veksler på Gardermobanen med ett unntak skal derfor kunne passeres i 100km/t. 10 av dem har bevegelige skinnekryss. Det finnes ikke på noen andre norske baner. Stigningen i disse sporvekslene er bare 1 : 26,1.

Kassettsviller

Nytt her til lands er også kassettsviller. De brukes både for drivstenger for sporveksler og for transformatorer for sporvekselvarme. Kassettene er av stål, de har samme ytre mål som betongsviller og kan pakkes på samme måte.

Ved at transformatorer og drivstenger legges inni dem, unngår man «fremmedelementer» som pakkmaskinene må ta hensyn til. Sporvekslene har følere for temperatur og snø som aktiviserer varmen når det er nødvendig. Effekten er høy når rask smelting er nødvendig, men normalt trengs det bare lav effekt for å hindre at skinnetemperaturen går lavere enn 5 grader.

Mer iøynefallende er de karakteristiske mørkegrønne KL-mastene, som er utviklet av industridesigneren Odd Thorsen i samarbeid med folk fra Gardermobanen og Ørsta Stålindustri. Mastene ble belønnet med Merke for God Design av Norsk Designråd i 1996. Overflatebehandlingen skal sette dem i stand til å motsto rustangrep i 50 år. Maksimal masteavstand på fri linje er 65 meter.

Estetiske hensyn er også tatt ved utforming av sugetransformatorer. Disse er ikke hengt opp i mastene slik de er på andre norske baner. I stedet er de plassert i kiosker på bakkeplan. Kioskene har samme utforming som øvrige kiosker og skap langs banen.

To nye omformerstasjoner er bygget i forbindelse med Gardermobanen, en på Stalsberg og en på Jessheim. Den på Stalsberg erstattet en gammel omformerstasjon fra 50-årene. Den nye har nesten dobbelt så stor kapasitet som den gamle.

Trafikken med flytogene har hittil ligget godt over prognosene.

Gardermobanen går over fra to til et spor på Venjar. Denne delen av banen inngår i den strekningen som Jernbaneverket har overtatt. (Foto: NSB Gardermobanen.)

ny bane

Jernbaneverket overtok 18 km

Til tross for at NSB Gardermobanen har vært byggherre, har Jernbaneverket vært tungt inne i byggefasen. Mangfoldige millioner er investert i Jernbaneverkets regi på Lillestrøm stasjon og på Stalsberg og Langeland sør for Jessheim hvor det er omkjøringssløyfer mellom Gardermobanen og Hovedbanen. Jernbaneverket har også ansvar for togledelsen for hele Gardermobanen.

På grunn av Stortingets vedtak i februar i år om å skille strekningen Gardermoen-Eidsvoll ut fra Gardermobanen, har Jernbaneverket overtatt denne 18 km lange strekningen. De siste 4,5 km før Eidsvoll stasjon har enkeltspor, for øvrig er strekningen dobbeltsporet som resten av Gardermobanen. Den dobbeltsporete strekningen har samme standard som banen sør for flyplassen, selv om den ikke skal brukes av flytoget. Ut fra Eidsvoll går banen i en stigning på hele 27 promille, ellers er ikke stigningen brattere enn 12 promille på noen del av Gardermobanen. Sporvekselen i overgangen fra dobbelt- til enkeltspor er noe utenom det vanlige. Som den eneste i landet kan den passeres med en hastighet på 160 km/t.

På grunn av de høye kravene til punktlighet på Gardermobanen, skal det drives såkalt preventivt vedlikehold på strekningen Gardermoen-Eidsvoll. Hva det vil koste, er foreløpig nokså uvisst, men det er iallfall klart at nivået på vedlikeholdet blir vesentlig høyere enn på resten av Jernbaneverkets nett.

Utgiftene til drift av stasjonene langs Gardermobanen - Lillestrøm, Eidsvoll Verk og Eidsvoll - skal deles mellom Jernbaneverket, NSB Eiendom og Statens vegvesen Akershus. Sistnevnte er inne i bildet fordi stasjonene er kombinerte tog- og busstasjoner. De tre partene skal også dele driftsutgiftene for stasjonene Leirsund og Kløfta.

Anders Haakonsen

HM Kongen på vei inn flytogterminalen for å åpne flyplass med tilhørende vei- og jernbane.

GARDERMOBANEN ÅPNET

Den nye Eidsvoll stasjon er blitt nok et bevis på at jernbanearkitekturen har stått opp fra de døde. Men Arne Henriksens imponerende stasjonsbygning må regne med hard konkurranse om de reisendes oppmerksomhet. Utearealene skiller seg fra alt man ellers ser på norske stasjoner. Plan-leggerne har kvittet seg med vannskrekken og sluppet Vorma til på siden og til og med *under*stasjonen. Resultatet må nytes.

Stasjonen ønsker vannet velko

Eidsvoll skulle bli den første jernbanestasjon i sjøfartsnasjonen Norge som ønsker vannet velkommen. Det er egentlig ganske utrolig. Hvorfor har ingen av de ansvarlige for planlegging av jernbanearealer oppdaget at nordmenn har et godt forhold til vannet - før nå? Det er åpenbart for alle som vil se. Vi oppsøker vann i ferie og fritid, vi prominerer mer enn gjerne på brygger og strender. Likevel har jernbanen skydd vannet som pesten. Massevis av stasjoner ligger i kort avstand fra sjøen eller fra elver og innsjøer. Men de forsøker ikke å gjøre noe ut av beliggenheten. I stedet vender stasjonene ryggen til vannet så godt de kan.

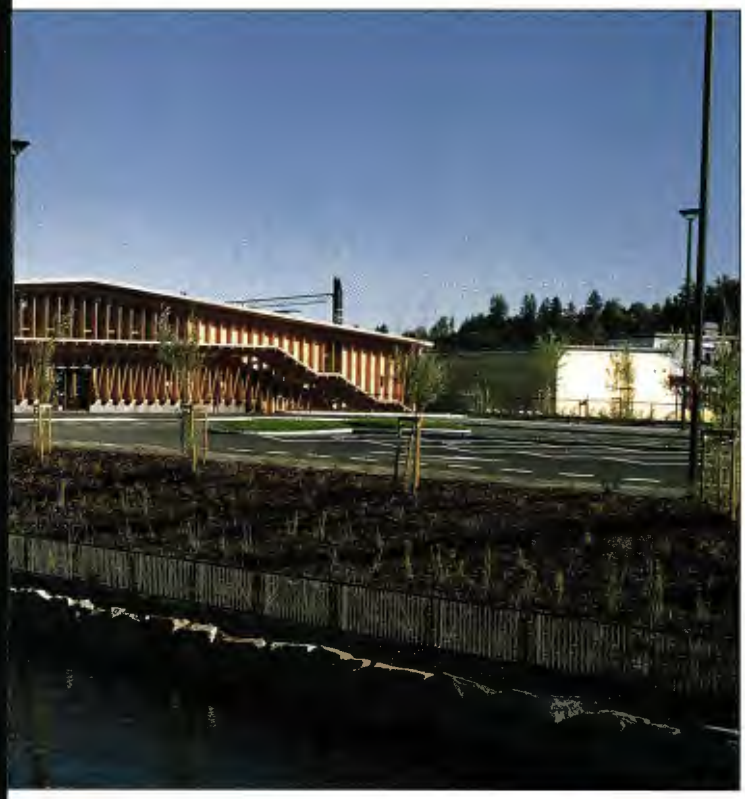
Desto mer befriende å se en stasjon som nye Eidsvoll. Her er mulighetene som vannet gir, svært godt utnyttet. Promenadeveien langs Vorma mellom den gamle og den nye stasjonen er innbydende. En småbåthavn like ved den nye stasjonen styrker følelsen av at vannet er verdsatt, ikke noe man forsøker å holde unna. I forlengelsen av en undergang under sporene leder en gangvei ut over Vorma til den nye kaia til «Skibladner». Her blir det enkelt å være rundreisepassasjer, selv om kaia ser ut til å være i minste laget.

Tre går igjen også i interiøret. Gulvet er dekket av Otta-skifer.

Kanal under sporene

Det mest særpregete ved utearealet er likevel kanalen som er etablert under sporene. Den skal gi gjennomstrømming og forbindelse for småbåter til bukta som ble innestengt da fyllingen for stasjonen ble lagt over elva. Utforming av kanalen er gjort med bevissthet om at dette er noe man bør ta godt vare på. Skråningene på hver side er dekket med jord og beplantet med busker og piletrær. Nederst mot vannet er det laget tørrmurer av stein. De skiller seg dramatisk fra de sprengsteinfyllingene som vanligvis markerer overgangen mellom land og vann ved norske jernbanestasjoner.

Kanalen har også plass til mennesker. Under brua som fører spor og plattformer over kanalen, går det gangvei parallelt med vannet. Fra gangveien er det forbindelse opp til begge plattformene. Å krysse sporene på denne måten om sommeren med båter på kanalen, blir en uvanlig opplevelse for jernbanepassasjerer. Skal man sette fingeren på noe, må det være at gangveien bare går under brua. Kanalen burde også kunne nytes under åpen himmel. Hvis gangveien var ført fram til veibrua i den andre enden av



En attraksjon utenom det vanlig her til lands. En småbåtkanal krysser plattformene på Eidsvoll stasjon. Utformingen av kanalen viser tydelig at planleggerne har forstått verdien av den.

Dørum svikter aldri når snorer skal klippes. Her flankert av ordføreren i Eidsvoll, Alf S. Engebretsen og utbyggingsdirektør for Gardermobanen, Steinar Hamar.

mmen

kanalen, ville man fått en unik promenade, som passasjerene ville satt stor pris på. Det hender som kjent at togene ikke kommer på det tidspunktet som er oppgitt i ruteheftet.

Imponerende trebygning

Arne Henriksen Arkitekter og Fjellanger-Widerøe-gruppen har hatt ansvaret for utformingen av utearealene. Kommunale myndigheter og NSB har tatt avgjørelser om lokaliseringer som har hatt betydning for det vellykkete sluttresultatet.

Stasjonsbygningen fortjener også oppmerksomhet. Den har arkitektkontoret tegnet alene. Selv om Arne Henriksens klo er lett gjenkjennelig, skiller bygningen seg vesentlig ut fra de øvrige stasjoner som har gjort ham kjent. Tre er brukt i stor utstrekning. Bygningsskjelettet er av limtrerammer. Langs fasadene er det utkragete baldakintak, også de i tre. Mellom trekonstruksjonene er det glassflater som sikrer de reisende utsyn både til de meget severdige omgivelsene, til togene og ikke minst til bussene, som har oppstillingsplass like ved inngangen. Et stort framskritt i forhold til den gamle stasjonen, der var svært vanskelig å holde øye med bussene fra venterommet.

Bygningen har et tverrstilt og svakt skrånende saltak. Venterom og øvrige fasiliteter for de reisende er konsentrert under midten av bygningen. Fra enkelte hold er det blitt sagt at bygningen har fått større dimensjoner enn nødvendig. Det er det neppe noen grunn til å frykte. Spørsmålet er heller om den er stor nok til å ta unna trafikken når både Romeriksporten og krengetogene er på plass. De første trafikktallene fra Gardermobanen tyder ikke på at prognosene har vært for optimistiske.

Ingen sjanse mot kornsiloen

Stasjonsbygningen tåler å bli sett fra de fleste vinkler. For dem som går av toget langt nord på stasjonen, virker den puslete mot den enorme kornsiloen i bakgrunnen. Folk på Eidsvoll er trolig glad for at arkitekten ikke tok opp den kampen. Skulle stasjonsbygningen måle seg med siloen, måtte man reist et nytt Postgirobygg.

Litt vanskeligere å forstå er det at taket over nedgangen foran stasjonsbygningen følger trappene nedover. Dermed brytes symmetrien i bygningen på en påfallende måte. Taket kunne vært ført rett framover. Da hadde det riktignok blitt større avstand fra trappen til taket, og regnet kunne blåst inn fra siden. Men blåser det så mye på Eidsvoll?

Arbeidet har vært komplisert fordi hele stasjonen med spor, plattformer og parkering for busser og biler ligger på utfylt område. Utfyllingen begynte allerede i mai 1995. Entreprenørarbeidet er utført av AF Spesialprosjekt og det tyske selskapet Hochtief. Stasjonen ble tatt i bruk samtidig med Gardermobanen 27. september, og den offisielle åpningen fant sted 8. oktober. Samferdselsminister Dørum stilte velvillig opp.

Anders Haakonsen

GARDERMOBANEN ÅPNET

Snorklipp og kake på Lillestrøm

Det var et massivt oppmøte fra pressen kl. 15.15. Alle skulle være med flytoget til Lillestrøm hvor kollektivterminalen skulle åpnes offisielt.

Den nye terminalen lå badet i solstråler og de om lag 6000 passasjerer, som trafikkerer Lillestrøm stasjon hver dag, kan nå glede seg over at kollektivtilbudet har blitt mye bedre enn noen gang på deres hjemsted. Kollektivterminalen har lysende muligheter for å kunne få en enda kraftigere økning i kollektivtrafikken og kundene kan bytte tog, buss og drosje raskt. I tillegg er det godt med parkeringsplasser like i nærheten.

Den gang i 1863

Etter Kongsvingerbanens åpning i 1863 ble den første stasjonen flyttet til østsiden av Nitelva. Den ble modernisert i 1920 årene og i 1934 stod den "nye" kollektivterminalen ferdig. Nå har altså et topp moderne bygg til 55 millioner kroner sett dagens lys og i tillegg kommer kostnadene med bussterminalen. Veivesenet har bygget nye veier og Lillestrøm er i dag et kollektivknutepunkt uten sidestykke. På plassen foran terminalen kan du beskue Ola Elstads skulptur "Tango".

Åpning

Odd Einar Dørum kommenterte at "Tango" er noe sensuelt. Han trakk parallell til linjen for flytogene og fra damptog til nå. Dørum skar snoren med kniv da han erklærte kollektivterminalen offisielt for åpnet. Stasjonen er nå en av Europas mest avanserte og Osmund Ueland skinte om kapp med solen da han holdt sin åpningstale. Han poengterte at vi i fremtiden må kjempe hardt for å nå våre mål, og at han var villig til å utkjempe denne kampen. Lillestrøm tar imot 264 tog hver dag og bussterminalen ekspederer 300 busser og 5000 kunder hver dag.

Lone Christensen

Etter et par år med mer eller mindre kontinuerlig utbygging, begynner Asker å ligne en moderne stasjon.

Innerst inne er den ny stasjonsbygningen den samme som den gamle, men glassfasaden skiller seg klart ut fra den traurige fasaden som tidligere dominerte sentrum av Asker.

Asker ferdig bit for bit

Den siste tiden har brikkene falt på plass i stort tempo. En av de viktigste falt 5. oktober da stasjonsbygningen igjen ble tatt i bruk. Tre dager senere fulgte parkeringshuset. Snart gjenstår bare det elektroniske signalanlegget.

Den nye stasjonsbygningen med glassfasade skiller seg vesentlig fra den traurige grå som den erstatter. Skjønt egentlig erstatter den den ikke. Råbygget står igjen, det er bare skallet som er skiftet ut. Dessuten er bygningen utvidet i tre retninger. Den fjerde veggen sto så nær spor 1 at utvidelse var uaktuelt.

Det var en ren økonomisk vurdering bak vedtaket om å la råbygget stå. Verdien ble anslått til tre millioner kroner, mens rivingen ville koste rundt en million. Dette var såpass mye penger at det oppveide ulempene ved ikke å starte med blanke ark.

Stasjonsbygningen er ikke utstyrt med så mye mer enn det aller nødvendigste: Billettsalg, offentlig toalett, venterom, Narvesen-kiosk. Hele 2. etasje skal leies ut. Gardermobanen har leid en liten bit for kjørende personale, ellers er alt ledig - foreløpig.

NSB Eiendom har vært byggherre, Gunnar M. Backe har vært entreprenør, og Niels Torp Arkitekter har tegnet bygningen. Regningen lyder på 29 millioner kroner.

Jernbaneverket har også bidratt betydelig til ombyggingen. Stasjonen har fått helt ny sporplan. Plattformene har fått tak, og er hevet til 57 cm. I Askertunnelen ble et sporkryss og fire veksler skiftet ut i fjor høst. I påsken neste år skal hele signalanlegget skiftes ut og erstattes med en nytt, PLS-basert anlegg. Stasjonen har også fått to nye gangbruer med forbindelse til plattformene.

Som et ledd i arbeidet med den nye sporplanen er 8 veksler skiftet ut siden april i år. Det er også etablert ny sporsløyfe for Gardermobanen. Et nytt spor 6 er blitt hovedspor hvor togene kan passere i 80 km/t.

Parkeringshuset har en kapasitet på hele 750 biler fordelt på 4 etasjer. 47 millioner kroner har herligheten kostet. NSB Eiendom har en eierandel på 25 prosent. Det øvrige eies av diverse private investorer.

Den ene av de to gangbruene var klar allerede høsten 1996, da en ny bussterminal ble åpnet i tilknytning til spor 1. Asker stasjon begynner nå å finne sin form. Bortsett fra det elektroniske signalanlegget, er det ikke mye som mangler. Den ene brua mangler heiser til mellomplattformene. De skal være på plass om ikke så lenge.

Anders Haakonsen

Asker er ikke hvilken som helst stasjon. Etter 27.9. er den en av to endestasjoner for flytogene. Plattformtakene kom på plass akkurat tidsnok til at flypassasjerene kan gå tørrskodd

Under ombyggingen av Asker stasjon har 20 togekspeditører (txp´er) vært i tjeneste natt og dag for at flytogene skal kunne trafikkere en av Region Østs travleste stasjoner.

En togekspeditør og et byggeprosjekt

På tross av været smiler Ola Nylend, til daglig stasjonert på Kongsvinger. Han er en av de 20 utskremte ansatte som har fått togene til å kjøre inn og ut av Asker stasjon i en hektisk bygge-periode. Nylend begynte sin karriere i jernbanen i 1984 og var ferdig utlært som togekspeditør i 1986.

Det er kaldt her i Asker, men byggeprosjektet har gått bra, forteller Ola Nylend

Jeg liker meg i jobben, men jeg venner meg aldri til å jobbe hver annen helg. Det er for mye, spesielt når man etablerer seg og får familie. Det blir også litt slitsomt med all den skiftjobbingen.

Perioden på Asker stasjon har vært hektisk. Jernbanepersonalet er en svært lojal arbeidsgjeng og stiller opp når det trengs. Togekspeditørene har stått på for å sikre togtrafikken inn og ut av stasjonen.

-Jeg synes det har gått bra. Det har vært vanskelig å få nok personale, men nå på slutten har vi hentet inn folk fra flere forskjellige steder. Til å begynne med måtte vi sveive veksler inne i tunnelen mot Oslo. Det var det ikke meningen vi skulle gjøre til å begynne med. Jeg synes det er synd at prosjektet har tatt lenger tid enn ventet. Det hender vi får kjeft av publikum, men det er mest personalet fra NSB BA som må ta imot det meste, sier Nylend skjelvende av kulda som har lagt seg på Asker stasjon.

Nylend forteller at han bor på Bellevue hotell ved Billingstad under Asker-prosjektet. Hvis han skulle ha pendlet fra Kongsvinger måtte han reise kl. 21.00 dagen før for å være på jobb til kl. 06.00 om morgenen. Han ville ikke ha vært hjemme før kl. 17.00. Nå har Nylend stort sett hatt ettermiddagsvakt og formiddagsvakt etter hverandre, slik at han får sett familien litt innimellom. Det er verre med de som har reist fra Bergen, slår Nylend fast.

Arbeidsforhold under et byggeprosjekt

Det er ikke mulig å få øye på noe oppholds-rom i nærheten. Det kan bli kjølig å stå ute hele dagen. Imidlertid har txp´ene fått lov til å benytte montørrommet til heisene. Her er det kun plassert en stol. Toalettet er langt nok unna til at man bør være utstyrt med selskapsblære for å overleve rushtrafikken. Da må nemlig Nylend og hans kolleger stå ute hele tiden. Slike kummerlige forhold må txp'ene ofte ta til takke med når det skjer ekstraordinære ting i togtrafikken eller under prosjekter. Personalet i stasjonsbygningen (som styrer stillverket) sitter på et lite rom hvor det til enhver tid befinner seg opp til seks personer. Vinduet er tilgriset med sement og det finnes ingen steder å innta maten utenom det bordet det jobbes ved.

Det er lys i tunnelen!

Tjenestegruppen har vært preget av stor personalmangel. Geir Strømstad, områdesjef for togekspeditørene på alle baner utenom Østfoldbanen og Gjøvikbanen slår fast:

-Behovet meldte seg da NSB ble delt. Vi hadde mange ansatte som gikk av med pensjon og de store byggeprosjektene i regionen har også gjort sitt. Region Nord var først ute med ny rekruttering. Vi i Region Øst er imidlertid på god vei. Vi har 11 personer inne til txp-opplæring og vi regner med at de er uteksaminert i løpet av månedsskiftet januar/februar. Bare i mitt område mangler jeg 20 txp´er. De store utbyggingsprosjektene på Hoved- og Drammenbanen har selvsagt også krevd ekstra personale. De andre regionene har vært enestående til å hjelpe oss med personale, forteller Strømstad med stor tilfredshet.

Strømstad legger til at det startes et nytt kurs for de som ønsker å ta utdanning til txp. Man tar sikte på å få full klasse med 20 personer. Dette vil si at sommeren ser svært lys ut.

Lone Christensen

Estetiske hensyn tillegges atskillig større vekt enn tidligere. Fyllingene ble dekket med jord lenge før første tog kunne passere. Dieselloket i bakgrunnen er leid av Tågåkeriet i Sverige. NSB har ingen diesellok å avse på grunn av Di 6-fadesen.

Bedre og Bedre Bergensbane

Bergensbanen blir stadig bedre rustet til å møte vinterstormene. I løpet av 30 hektiske timer 19.-20. september ble 2 330 meter ny bane med høy standard gjort klar for bruk. Over 70 kvinner og menn var i arbeid, de fleste fra Region Vest, men også en del fra private entreprenører.

Østgående dagtog, også kjent som 602, var det første som fikk passere på det nye sporet. Toget kunne gå nesten presis til tross for at anleggsarbeidet kom i gang tre timer etter planen. Årsaken var at man måtte vente på vestgående nattog som ble forsinket på grunn den tragiske ulykken på Gol.

Den nye strekningen består av Storurdiparsellen og 800 meter av Gråskallenparsellen. Omleggingsarbeidet var omfattende. Mellom endepunktene for den nye strekningen krysset ny og gammel bane hverandre tre ganger i spiss vinkel. To snøoverbygg på den gamle banen er revet senere i høst.

Grunnarbeidet er utført av NCC Eeg-Henriksen, sporarbeidet ble utført av Region Vest og Baneservice.

Ved Torpo stasjon mellom Ål og Gol ble det lagt en kulvert under sporene samtidig med omleggingen på Storurdi. Kulverten erstatter en planovergang på krysningssporet. Overgangen må vekk fordi krysningssporet skal få samtidig innkjør.

To uker senere ble Larsbuparsellen like øst for Finse gjort ferdig. Mesteparten av arbeidet ble utført i fjor. Det som gjensto var å flytte sporet en par meter til siden over en strekning på 400 meter. Hensikten var å få sporet lenger vekk fra en skjæring. Jobben ble gjort av mannskaper fra Region Vest. Det var ikke nødvendig å stenge banen for å få gjort jobben, men de to nattogene natt til søndag måtte trekkes over med diesellok.

17.-18. oktober var det klart for en ny togfri helg. Strekningen Voss-Myrdal var stengt i 30 timer. Stillheten ble brukt til å legge en kulvert under sporet like øst for Voss stasjon. Kulverten skal erstatte to av de farligste planovergangene på Bergensbanen. I likhet med kulverten er overgangene reservert gående og syklende. Den ene forsvinner i nær framtid, den andre må man leve med en stund til. Årsaken er at kulverten inngår i en ny 200 meter lang gang/sykkelveg som ikke blir ferdig før til neste år. Voss kommune og Jernbaneverket deler anleggsutgiftene for vegen.

De togfrie timene ble også brukt til å skifte ut en sporveksel på Ygre.

Anders Haakonsen

UIC-konferanse i Oslo

Den internasjonale miljøvinneren

Foto: Svein Graadal

Hva kan jernbanen bidra med for et renere miljø på internasjonal basis? Dette var hovedspørsmålet for de rundt 70 miljø-koordinatorene fra jernbaneforvaltninger og jernbaneselskap i 24 land over hele verden som møttes i Oslo i september. Dette var den fjerde konferansen i sitt slag i regi av UIC (den Internasjonale Jernbaneunionen).

Samferdselsminister Odd Einar Dørum slo i sin åpningstale fast at jernbanen spiller en viktig rolle i arbeidet med å gjøre transport både av varer og mennesker mer bærekraftig.

- Hovedstrategien for å revitalisere jernbanen i Europa er å ta i bruk markedskreftene. Vi må åpne for konkurranse på sporet både i hvert enkelt land og ikke minst innen internasjonal jernbanetransport. Økt effektivitet er nødvendig for å gjøre jernbanen til en mer attraktiv transportform. Dette vil i neste omgang gi oss en positiv miljømessig effekt, sa Odd Einar Dørum.

Hensikten med miljøkonferansen var å fokusere på jernbanens bidrag til å oppnå de langsiktige målsetningene om en bærekraftig utvikling slik de ble fastslått i FNs Rio-konferanse i 1992. Transportsektoren bærer en stor del av ansvaret for de globale miljøbelastningene. Jernbanen vil derfor som miljøvennlig transportalternativ blant annet være sentral i arbeidet med å oppfylle Kyoto-avtalens målsettinger om reduserte CO_2-utslipp.

Administerende direktør Osmund Ueland sa i sin tale til konferansen at man ikke nødvendigvis trenger store budsjetter for å bli en miljøvinner.

- God planlegging og åpenhet er de viktigste faktorene, sa han, og trakk fram NSB Gardermobanens nye Flytog som eksempel.

- De tekniske spesifikasjonene for disse togene er på flere områder blant de strengeste som noen produsent noensinne har møtt – i dette tilfellet AdTranz Norge. Støynivået på Flytoget er bl.a. bare halvparten av dagens tog. Dersom vi skal lykkes med å nå vår målsetting om å bli miljøvinneren innen transportsektoren i Norge, må vi stille strenge miljømessige krav tidlig i en prosjektfase, understreket Osmund Ueland.

UIC-møtet, med NSB BA og Jernbaneverket som felles vertskap, vedtok en egen Oslo-deklarasjon som oppsummerer jernbanens fortrinn som miljøvennlig transportform. Samtidig blir politiske myndigheter utfordret både til å satse mer på utvikling av jernbanenettene og å legge forholdene bedre til rette for jernbanen. Deklarasjonen peker spesielt på tre områder hvor jernbane som transportform har store miljømessige og effektivitetsmessige fortrinn:

Kollektivt transportmiddel i nærtrafikken omkring byer og større befolkningssentra

Inter city-trafikk/høyhastighetstog mellom større byer og befolkningssentra

Godstrafikk – spesielt kombinert transport

Sigurd Sandvin

Sikkerhetso

Et nyutviklet dataprogram gjør nå opplæringen i trafikksikkerhet mer rasjonell og levende. Opplæringsprogrammet er utviklet i et samarbeid mellom NSB-skolen, ulike enheter i NSB BA, Gardermobanen og Jernbaneverket.

Dataprogrammet, som primært er beregnet på opplæring av sikkerhetsmenn og ombordpersonale i tog, står ikke alene, men kombineres med praktisk opplæring, gruppearbeid osv. Imidlertid gjør programmet at opplæringstida reduseres, og det blir mulig å gjennomføre mer desentraliserte kursopplegg. NSB-skolen gir veiledning til lokale instruktører og administrerer eksamener. Programmet kan også benyttes som selvstudium for ledere og andre som bare ønsker en generell innføring i temaet.

Interaktivt

Med grafikk, lyd og bilder har man lagt vekt på å illustrere situasjoner på en mest mulig virkelighetsnær måte. Programmet er lagt opp med en høy grad av interaktivitet, slik at brukeren hele tiden må svare på spørsmål

Vedlikeholdes fo

De to siste årene er det brukt nærmere 70 millioner kroner på vedlikehold av Meråkerbanen (Trondheim-Storlien). Flere titalls millioner vil også bli brukt i de to kommende årene.

Meråkerbanen, som strekker seg fra Trondheim til Storlien på svensk side, har vært gjenstand for en omfattende vedlikeholdsinnsats de to siste årene.

Det startet med skinnebytte mellom Sjølyst og Hell sommeren 1997. Dette var en planlagt utskifting, men den tvang seg fram med en raskere framdrift enn tidligere antatt. Prislappen på skinnebyttet kom på ca. 30 millioner kroner.

I fjor ble det samtidig byttet omlag 2500 sviller på strekningen Hell-Storlien. I år

Billigere og mer levende

plæring på dataskjermen

og gjøre valg. Konsekvensene av utførte valg vises så på skjermen. Da Kjøreveien fikk prøve programmet, endte vårt forsøk på forskriftsmessig plassering av rødt stoppsignalflagg med at et lite tog kolliderte med hindringen på linja. Heldigvis gav en beroligende stemme oss anledning til å prøve igjen...

- Vi har fått god respons på testversjonene av programmet, som blant annet er benyttet til opplæring av alle servicemedarbeidere i Gardermobanen. Det som nå foreligger er en ferdig enbruker-versjon på CD-rom. Når overgangen til NT-plattform er gjennomført over alt, vil det være mulig å kjøre programmet over nettverket. Da vil det også bli svært enkelt å gjøre løpende oppdateringer av innholdet, forklarer rådgiver Jan Tvedt ved NSB-skolen.

- Enkelte har hatt problemer med å rive seg løs fra skjermen, forteller Mette Mjelstad ved NSB-skolen og rådgiver Audun Holtet, Jernbaneverkets representant i prosjektgruppa.

Mye å spare

- Ideen til dette programmet ble unnfanget i samband med innføringen av nytt sikkerhetsreglement i fjor høst. Det var ikke mulig å få gjort programmet ferdig til å kunne brukes i denne sammenhengen, men vi har et stort løpende opplæringsbehov og regner med 2-300 brukere i året. Dette betyr store innsparinger både i form av kurskostnader og reduserte reise- og oppholdsutgifter, sier Tvedt.

Et stort arbeid er nedlagt med det nye verktøyet, hvor en særlig utfordring har vært å framstille regelverket på en lettfattelig og pedagogisk måte. Resultatet av arbeidet, hvor firmaet TMC i Drammen har vært engasjert, har blitt ett av de mest omfattende databaserte opplæringsprogrammene som er utviklet i Norge.

OLAV NORDLI

store summer

fortsatte man svillebyttet. Hittil er det byttet 8500 sviller i sommer og høst. I tillegg regner man med å bytte ut ytterligere 2000 sviller før sesongen er over.

Nødvendig

- Dette har vært helt nødvendig for å opprettholde et tilfredsstillende nivå mellom Trondheim og svenskegrensen, sier regionsjef Eirik Einum. Han legger til at dette er nødvendig for å opprettholde et nivå og en standard tilpasset dagens trafikk.

Einum sier at målsettingen er å gjennomføre et omfattende svillebytte ved banen i løpet av de to kommende årene. Vedlikeholdet innebærer bytting av sviller og utskifting av resterende 35 kgs skinner til brukte 40 eller 49 kgs. Det er i foreliggende planer ikke tatt høyde for en oppgradering til 22,5 tonn.

Totalt vil det være behov for å bruke omlag 60 millioner kroner inn i vedlikeholdet de to neste årene.

Stig Herjuaune

VEDLIKEHOLD: Den grenseoverskridende trafikken nyter godt av økt vedlikehold på Meråkerbanen. De to kommende årene vil det bli skiftet skinner, fra 35 kgs til 40 eller 49 kgs. 8500 sviller er byttet på Meråkerbanen hittil i år.

STORT BESØK: Jernbaneverkets utstilling hadde et gedigent besøk i løpet av de tre utstillingsdagene. (Foto: Åse Karlsen)

Byggmessa 98 - en storsatsing

Byggmessa98 i Trondheim ble utvilsomt profileringsårets mest markante profilering i Jernbaneverket Region Nord. I tillegg til utstillingen ble det blant annet arrangert "jernbanedag" for politikere.

Byggmessa98 er en trondheimsmesse med lange tradisjoner innen bygg- og anlegg i Midt-Norge. Det var derfor ikke uten grunn at Jernbaneverket ønsket å benytte akkurat denne messa til profilering.

Forvaltningsorganet

Region Nord gjennomførte utstillingen på vegne av Hovedkontoret. Hovedmålet var å profilere Jernbaneverket. I tillegg benyttet regionen seg av muligheten til å fokusere på framtidige jernbaneprosjekter i Midt-Norge. Det ble spesielt lagt vekt på å informere om den planlagte godsterminalen i Trondheim, samt Marienborg Holdeplass ved Stavne, og Gevingåsen tunnel på Nordlandsbanen.

Utstilling

JBV"s utstilling var preget av svært kreative og uvante løsninger. Publikum ble tvunget til å passere Jernbaneverkets stand over en planovergang som var merket med signalstolpe med lys og svært lydhørt anlegg. Skinnegangen under planovergangen gikk rett inn i en tunnel i veggen; Gevingåsen Tunnel. Ved sporet hadde man i tillegg bygget Marienborg Holdeplass.

Disse svært anskueliggjorteframtidsplanene ble en publikumsmagnet av de store. Flere barn kom bortil og lurte på når toget kom...

Konkurranse

Barna som besøkte Jernbaneverkets stand ble dratt med i en kunnskapskonkurranse om jernbane. Blant spørsmålene var; "Hvor høyt over havet ligger Røros stasjon?", "Hvor tung er en betongsville?" og "Er det tillatt å ferdes på jernbanesporet?".

Over 400 barn deltok i konkurransen. Sammen med sine foresatte trålet de utstillingen på jakt etter svarene i konkurransen.

Vinner ble seks år gamle Sigurd Hendseth fra Trondheim. Han vant en togtur til Namsskogan Familiepark, hvor han fikk en drømmedag sammen med direktør ...

Sigurd fikk blant annet være med på å servere frokost til elgfamilien og hilse på bjørnene som holder til i familieparken.

Sigurd Sandvin

Jernbanedag

Regionsjef Eirik Einum inviterte politikere i regionen til et jernbanefaglig miniseminar med utgangspunkt i utstillingen på Byggmessa.

Politikere fra Jernbaneforum Midt-Norge, Jernbaneforum Nordland, samt flere ordførere var blant de inviterte. Hensikten var å gi politikerne mer inngående kjennskap til jernbanespørsmål, samt å informere dem om de viktigste satsingsområdene i regionen i årene framover.

Eget initiativ

Ordføreren i Malvik kommune i Sør-Trøndelag, Asbjørn Nøstmo, slo et slag for at kommunene selv bør vise initiativ til forbedringer på jernbanen.

- Vi kan forvente mye av jernbanen, men vi må bidra selv også, poengterte han.

Malvik kommune er i dialog med Jernbaneverket om opprettelse av en ny holdeplass i kommunen. Ordføreren har personlig foreslått å legge ned en holdeplass med lite trafikk. I stedet ønsker kommunen å opprette en holdeplass annet sted i kommunen, hvor trafikkgrunnlaget er adskillig større.

- Initiativet er et samarbeid med Miljøheimevernet, sier Nøstmo. Undersøkelser viser at jernbanen dermed blir et tilbud til 6000 passasjerer som dagpendler til Trondheim. 70 prosent av disse kjører såkalt matpakke-kjøring...

Fikk drømmetur

VINNER: Sigurd Henstad (6) fra Trondheim, vant førstepremien i barnekonkurransen på Byggmessa 98. Han fikk en drømmetur med toget til Namsskogan Familiepark, hvor han hilste på storelgen; Jan Einar. (Foto: Stig Herjuaune)

Flotte forhold på Nyland

Grov kjeftbruk og aggressive taklinger til tross. Èn ting var samtlige lag og spillere i Jernbanemesterskapet enige om. Baneforholdene på Nyland fortjener toppkarakterer. - Hyggelig å høre, sier Arne Herness, leder i J.I.L. Grorud og røper at det ikke bare er glade fotballamatører fra NSB og Jernbaneverket som svetter ut på Nyland i løpet av sesongen.

-Nei, her har både herre- og damelandslaget drillet forsvarformasjoner, høyt press og lange løp i bakrommet. Det samme gjelder det norske U23-laget, og i tillegg har blant annet A-laget til Lillestrøm og damelaget til Vålerenga vært og trent på den flotte banen som naturligvis holder internasjonale mål.

-Det er ikke mange bedriftsdrettslag som kan skryte av å ha Fotballforbundet som kunde?

-Nei, det er kanskje litt spesielt, men vi samarbeider godt, og det virker som de er fornøyd med forholdene her oppe på Nyland. Ikke minst setter Fotballforbundet pris på at banen ligger slik til at det er mulig for lagene å trene sånn noenlunde i fred og ro. Det er jo ikke akkurat lett for utenforstående å finne frem til banen. Det fikk Steffen Iversen erfare, da han kom 20 minutter for sent til treninga før EM-kampen mot Albania. Drosjesjåføren hadde rett og slett rota seg bort i nabolaget.

Inntekter og utgifter

-Perfekt gressmatte og automatisk vanningsanlegg, dette må da ha kostet flesk?

-I utgangspunktet ble det investert 200.000 kroner, og neste år har vi et budsjett på 80.000 kroner til drift og vedlikehold. I tillegg kommer verdien av uttallige dugnadstimer.

-Og hvor kommer disse pengene fra?

-En god del av inntektene kommer fra baneleie som klubber og lag betaler for å få lov til å trene og spille kamper her. Vi tjener også noe penger på å stå som teknisk arrangør av turneringer som for eksempel Jernbanemesterskapet i fotball. Dessuten har vi så smått begynt å selge reklameplass, men her er det plass til mye mer, sier Arne.

-Hvem bør reklamere her, og hvorfor?

-Kanskje først og fremst NSB og Jernbaneverket. Litt reklameinntekter derfra ville ikke vært å forakte. Vi har behov for pengene og de har behov for å profilere seg, og det har de sjansen til her. Husk, når landslagene trener her oppe, kryr det av journalister, kamerafolk og fotografer, sier Arne.

Harry Korslund

Smeden på Myrdal *På vakt*

Ute kler den første høstsnøen fjellsidene og vitner om en at ny, hustrig høyfjellsvinter er i anmarsj.
Inne i smia på Myrdal stasjon, hvor fagarbeider Bjarne Grevle holder hus, er det imidlertid godt og varmt, sjøl om det ikke er varme på grua akkurat denne oktoberdagen.

- Smia er god å ha, den. Jeg smir fjellbolter og utfører andre småoppdrag her, sier Bjarne, og svinger hammeren over ambolten til ære for fotografen.

- Det er viktig å kunne improvisere her på fjellet. Hvis ting må repareres kan det være snakk om lange avstander, slik at vi må prøve å ordne opp sjøl. På samme måte kan det være vanskelig å få kjøpt ting med de spesifikasjonene som vi trenger, og da må vi prøve å finne andre løsninger, sier Bjarne.

- Ellers har jeg mange forskjellige oppdrag, som for eksempel kvessing av hakker, spett og annen redskap. Dessuten er det mye sveisearbeid, sier Bjarne, som av hensyn til helsa må holde seg unna de tyngste arbeidsoppgavene.

- Jeg tror kanskje at dette er den siste smia langs Bergensbanen, men jeg vet ikke hvordan det står til ellers i landet. Det kan vel ikke være slik at jeg er den siste "smeden" i Jernbaneverket, undrer Bjarne. Noen som vet?

Blinkskudd

Dette bildet er innsendt av Harald Hansen. Han er selv en medskyldig i arrangementet på gårdsplassen til sin uskyldige kollega ved signalavdelingen I Trondheim. Kollega Thomas Haugenskulle egentlig bare gifte seg, men fikk en god latter på kjøpet - i følge Harald Hansen, som foreslår følgende bildetekst: "Han ved signalavdelingen som tok med seg arbeidet hjem".

Kjøreveien honorerer blinkskudd

Dialog

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
ANSVARLIG REDAKTØR:
Jernbanedirektør Magne Paulsen
REDAKSJON:
Sigurd Sandvin (redaktør), linje 55155
Olav Nordli, linje 55990
Stig Herjuaune linje 72525
Harry Korslund, linje 55989
ADRESSE, REDAKSJONEN:
Kjøreveien v/ Sandvin
HK, 0042 Oslo
Epost: arneeb@online.no
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
Lone Christensen (22 4)5 72 42

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

JUSIC i bordtennis

Det var Norsk Jernbanes idrettsforbund som var verter for det 15. internasjonale jernbanemesterskapet i bordtennis for herrer, og det 11. internasjonale jernbanemesterskap i bordtennis for damer på Gjøvik fra 21. til 27. juni 1998. Kampene ble spilt i Gjøvik Olympiske Fjellhall.

Norge kunne ikke stille med deltakere i dameklassen denne gangen, men i herreklassen stilte vi fullt lag. Med på laget var Terje Ekrann HIL.NSB, Leif Olafsen JIL Lillestrøm, John Willy Særvold HIL.NSB, Knut Sigve Stene JIL Stavanger, trener Jan-Erik Isaksen JIL Moss og leder Ivar Fosseli NJIF.

Mandag 22. juni startet alvoret. Lagene ble først samlet ved paviljongen ved jernbanestasjoner for å marsjere til Fjellhallen anført av musikkorps. Det ble en virkelig stilig oppmarsj.

Kampene startet med lagspill mandag og

tirsdag. Norge spilte i gruppe med Østerrike, Nederland og Jugoslavia. Østerrike og Nederland ble for sterke, men Norge vant 5- 4 over Jugoslavia og ble nr. 3 i pulja. I mellomspillet ble det tap 5-2 for England og vi skulle møte Jugoslavia igjen for kamp om 15. plassen. Guttene gjentok bedriften og vant 5-4 nok en gang og ble dermed nr 15 i lagkonkurransen. I betraktning av at det norske laget kun består av bedriftsspillere og våre motstandere er aktive spillere som holder et ganske høyt nivå, er det ingen grunn til å henge med hodet over en 15. plass.

Onsdag ble finalene i lagkampene spilt og det ble startet opp med innledende runde i double for damer og herrer. Begge våre lag ble utslått tidlig. Særvold/Stene i 1. runde. Det ga dem en delt 33. plass og Ekrann/ Olafsen i 2. runde som resulterte i en delt 17. plass.

Singelspillet startet torsdag og de norske guttene gjorde igjen en hederlig innsats. Selv om de spilte opp imot sitt beste, så ble de likevell slått ut ganske tidlig. Særvold og Olafsen i 1. runde og fikk en delt 65. plass. Stene i andre runde og delte 33. plassen, mens Ekrann ble best av våre med en delt 17. plass etter tap i 3. runde.

Norsk Jernbane Idrettsforbund fikk mange rosende ord fra spillerne om det flotte arrangementet, noe som de norske spillerne sluttet seg til.

Ivar Fosseli, lagleder.

JM i golf 1998

Vinneren Tore Ellingsen JIL Oslo S med nr 2 Geir Solheim Brø.Bil til høyre og nr 3 Odd Danielsen t.v.

Jernbanemesterskapet i Golf ble arrangert av J.I.L. Kr. sand 5-6/9-98 på Nes Verk Golfpark like utenfor Arendal.

Været lørdag var ikke av det beste med regn og vind, men alle gjorde så godt de kunne, og 20 spillere kvalifiserte seg til finalen. Søndag var det klart for finale og værgudene var snillere nå.

Takk til J.I.L Kr.sand v/ Steinar Vatnedal og Ivar Fosseli for et godt arrangement, samt en takk til den lokale Golfklubb.

1. Tom Ellingsen, JIL Oslo S.	81	slag
2. Geir Solheim, BRØ, Bil	84	"
3. Odd Danielsen, JIL Drammen	85	"
4. Ståle Mikkelsen, JIL Drammen	89	"
5. Tore Jensen, JIL Hamar	91	"
6. Steinar Hamar, Gmb, BIL	95	"

Beste dame
26. Sylvian Vatnehol, JIL Oslo S 38 poeng
Gjesteklasse:
1. Roger Hagen, Drammen
2. Mona Danielsen, Drammen
Best 1. dag, Stabelford Henning Friise, JIL Drammen 45 poeng.

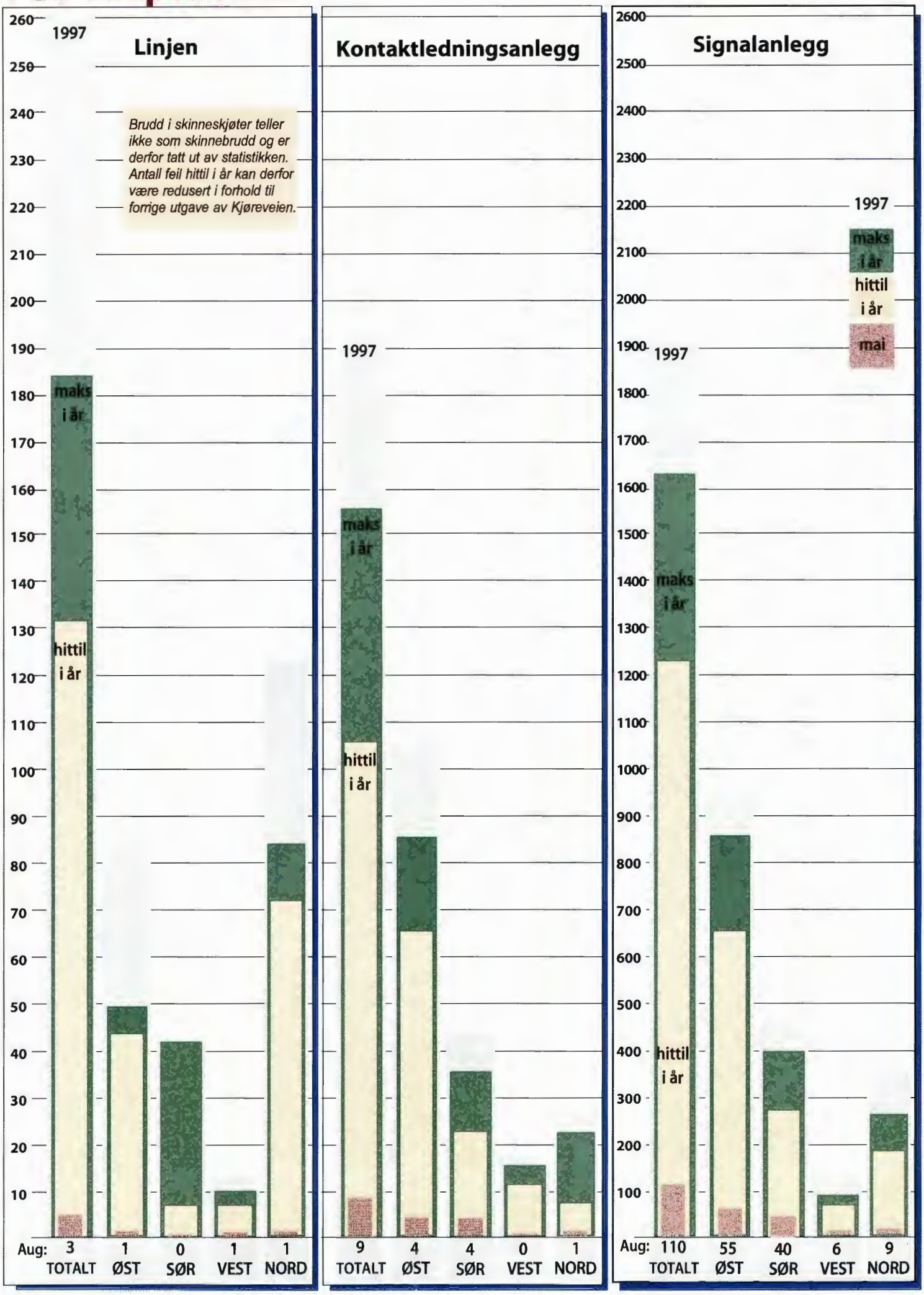
For NJIF, Tore Jensen

NJT Reiser inviterer til svipptur med 8 timer i København 17.-19. januar 99

Kr 650,- pr person
Inkl.: Reisen Oslo - København og retur
i standard innvendig dobbeltlugar,
2 frokostbuffeter,
1 to-retters middag inkl 1 øl/mineralvann.
1 koldtbord inkl 1 øl/mineralvann.
Tillegg pr person: Utv. lugar 200,- t/r
Enk.lugar: 430,- t/r Avbest.fors.: kr 35,-
Ring oss på 23 15 15 73
mandag til torsdag kl 10.00 - 13.00
Velkommen ombord!

Redaksjonen har fått ny adresse:
Kjøreveien v/ Sandvin
Jernbaneverket, HK,
0042 Oslo

Feil i september



Prosjekt "Grønt kontor" i gang

Miljøvennlig kontordrift er stikkordet for prosjekt "Grønt kontor", som skal gjennomføres i alle enheter i Jernbaneverket. Prosjektet inngår i Jernbaneverkets Miljøplan for perioden 1998-2001, og i Utbygging er det HMS-koordinator Anne Nøkleberg som trekker i trådene.

Selve begrepet "Grønt kontor" knytter seg til miljøvennlig kontordrift. Prosjektet tar utgangspunkt i ressursbruk og avfallshåndtering knyttet til kontordriften, og har som mål å redusere forbruket og avfallsmengden, samt øke gjenbruket av kontormateriell, sier Anne Nøkleberg, og legger til at bruk av mer miljøvennlige produkter også skal vurderes.

-Med andre ord et temmelig omfattende prosjekt?

-Det kan du trygt si. Ikke minst fordi det i stor grad dreier seg om å endre vaner og holdninger. De fleste av oss har nemlig en lei tendens til å sløse med ressursene uten egentlig å tenke over det.

-Og nå vil dere sløvskapen og sløsingen til livs?

-Målet er at folk skal bli mer bevisste både i forhold til eget forbruk og ikke minst hva de selv kan bidra med for at totalforbruket skal reduseres.

-Men blir ikke ditt og mitt bidrag i denne sammenheng bare for dråper i havet å regne?

-Jo, hvis alle tenker slik, oppnår vi ikke så mye. Men nettopp derfor er det viktig å synliggjøre at selv små tiltak i hverdagen har betydning i et større miljømessig perspektiv. Eller for å si det som Gro Harlem Brundtland sa; Tenke globalt, handle lokalt!

-Du har hatt innlegg om prosjektet på to arbeidsmiljøkurs i Utbygging. Hvordan var responsen?

-Jeg har inntrykk av at kursdeltakerne så både nødvendigheten og betydningen av å gjennomføre prosjektet. Kursdeltakerne bidro for øvrig med en rekke forslag til konkrete tiltak på områder der vi med fordel kan redusere forbruket.

-Kan du nevne noen eksempler?

-Svært mange var opptatt av å redusere forbruket av papir, og pekte blant annet på rutiner for kopiering og distribusjon. Mange ga uttrykk for at de formelig drukner i papir, og innrømmet at mye av dette går rett i "storarkivet" under pulten. Det er for øvrig verdt å merke seg at redusert papirforbruk automatisk reduserer forbruket av kontormateriell, sier Anne Nøkleberg.

-Noen ord på tampen om organiseringen av prosjektet?

-I tillegg til å informere om prosjektet er jeg i gang med å kartlegge situasjonen med hensyn til dagens forbruk. Hensikten er å skaffe oversikt over vårt forbedrings-potensiale, sier Anne Nøkleberg som understreker at hun, i det videre arbeidet med prosjektet vil ha stor nytte av de innspillene hun har mottatt fra sine kolleger i Utbygging.

Harry Korslund