KJØREVEIEN

NYTT FRA JERNBANEVERKET NR 1 - JANUAR 1999

Hvor går grensene?

Side 3

Gjennom "grunnmuren"

Nå fastsettes ny standard for vibrasjoner ved samferdsel. Rystelsene øker ved høyere hastighet, og det kan gi overraskelser.

Side 10

Effektivt på Stanghelle bru

Region Vest har sin egen framgangsmåte ved vedlikehold av bruer. En dødseksjon i kontaktledningen sparer både tid og krefter.

Side 20

Stor innsats etter ras på Nordlandsbanen

- Region Nord fikk en omfattende jobb med å få Nordlandsbanen reparert etter raset ved Laksfors.
- Mannskapene jobbet dag og natt, og banen ble klar til juletrafikken

Side 4

SPIKKESTADBANEN

Endelig nytt sikringsanlegg

Sikringsanlegget fra 1920-årene blir nå skiftet ut med flunkende nytt Elblockanlegg.

Internblad for medarbeidere i Jernbaneverket

Jernbaneverket

Signaler

Samarbeid for punktlighet

Samarbeid for punktlighet er ingen annen enkeltfaktor som betyr mer for jernbanens omdømme enn punktlighet i toggangen. Det er heller ikke på noe annet felt hvor graden av suksess i så stor grad er avhengig av at vi lykkes med et tett samarbeid mellom Jernbaneverket og operatørene på sporet. På denne bakgrunnen kan det virke noe paradoksalt at vi i ett og samme år både gjennomfører det fullstendige organisatoriske skillet mellom Jernbaneverket og NSB BA og gjør oss avhengig av et enda tettere samarbeid.

Jeg tror likevel ikke dette er så selvmotsigende som det kan virke. Nettopp fordi vi fra 1. juli vil ha fullført delingen (ordningen med personfellesskap i styret og samme administrerende direktør i begge selskaper opphører fra denne datoen), vil våre ulike roller bli enda klarere og nødvendiggjør en bedre gjennomtenkning av hvordan samarbeidet skal organiseres og praktiseres. Jernbaneverket har det overordnede ansvar for punktligheten. Det er en logisk konsekvens av at det er vi som godkjenner ruteplaner og har toglederansvaret. Det er vi som må bestemme hvilke tog som skal ha prioritet i avviks-situasjoner og virke som en nøytral instans mellom operatørene i tildelingen av sporkapasitet. Systemet er klargjort for å håndtere flere operatører enn de vi har i dag. Vi skal også følge opp punktlighets-forstyrrende feil – enten det er Jernbaneverket eller operatøren som har det direkte ansvaret.

Dette er rollen vi har i dag, men den blir enda tydeligere og ryddigere etter 1. juli.

På den andre siden vil NSB BA få en tydeligere rolle overfor Jernbaneverket enn i dag. Med større organisatorisk selvstendighet blir det enklere å fremme formelle gjensidige krav.

Når de organisasjonsmessige endringene er på plass, må alle krefter settes inn på å videreføre og forsterke det konkrete arbeidet med å øke punktligheten. Utviklingen i fjor høst var meget positiv. Men vi er på langt nær i mål, og den økte positive oppmerksomheten jernbanen har fått kan raskt bli midlertidig dersom vi ikke fortsetter trenden. Vi er sårbare. Tilliten blant de reisende til at togene kommer og går når de skal, bygges bare ved at dette faktisk skjer hver gang. Det skal ikke mer enn et par opplevelser med unødvendig venting i snøkov eller regn før tilliten slår alvorlige sprekker.

I Oslo-området har Jernbaneverket Region Øst, NSB BA og Gardermobanen AS helt siden ruteomleggingen i september i fjor hatt faste punktlighetsmøter. To ganger i uken setter de ansvarlige seg sammen og går gjennom hvert enkelt punktlighetsavvik og følger opp med tiltak for å rette på de feil og mangler som avdekkes. Vi har lært mye av denne ordningen, og den har ført til at punktligheten har blitt vesentlig forbedret. Denne samarbeidsformen mellom Jernbaneverket og operatørene vil vi om kort tid også etablere i de øvrige tre regionene.

Alle ansatte i Jerbaneverket fikk en klokke som oppmerksomhet til jul. Klokken har sekundviser! Det skal minne oss om at vi i løpet av det siste halve året har fått enda mer kresne kunder enn før, bl.a. fly-passasjerer som er avhengig av at vi holder det vi lover. Valget av punktlighet i toggangen som fokusområde for 1999 innebærer derfor at dersom vi må prioritere vår tid og våre ressurser, så skal alltid de tiltak som har størst betydning for at togene går i rute komme først.

Magne Paulsen

"Nye spor"

Jernbaneverket Utbygging er i gang med en egen informasjonsavis for Skøyen – Asker – prosjektet. Informasjonsavisen heter "Nye spor," og går til alle berørte husstander langs traseen.

Første utgave, som ble trykket i et opplag på 20 000, kom ut i slutten av november og preges av ordførerne i Asker og Bærum kommuner som ønsker flere spor og kortere reisetid til Gardermoen. "Nye Spor" redegjør for planstatus og hvor traseen skal gå. Nr.1/99 skal være klar til utsendelse i midten av januar.

Informasjonssjef Øystein Grue i Utbygging sier det kommer til å bli lagt meget stor vekt på å holde en åpen og god dialog med de som blir berørt av prosjektet.

-Dobbeltsporprosjektet er meget omfattende og medfører et stort informasjonsbehov, sier Grue. På høsten ble det holdt informasjonsmøter for folk i Asker og Bærum. Tema på møtene var hvilke regler som gjelder ved grunnerverv, og for erstatning til huseiere som må flytte for å gi plass til det nye dobbeltsporet. Utbygging ønsker at "Nye spor" skal tilfreds-stille informasjonsbehovet både for beboere langs traseen, og for kommune- og samferdselspolitikere. Informasjonsavisen planlegges å komme ut med minimum seks utgaver i året i hele plan- og utbyggingsperioden for Skøyen – Asker – prosjektet.

- Både Bærum og Asker kommune utgir egne informasjonsaviser, "Bæringen" og "Asker". Bærum kommune har også egen internettavis: http://www.baerum.kommune.no/

-Vi har etablert et godt samarbeide med informasjonsavdelingene i begge kommuner, og er overbevist om at dette vil komme Skøyen - Asker -prosjektet til gode, sier Øystein Grue.

Endelig budsjett for 1999

Ved stortingsbehandlingen av statsbudsjettet ble det flertall for å redusere i bevilgningene til Jernbaneverket med 65 millioner kroner i forhold til Regjeringens opprinnelige forslag.

35 millioner må tas fra det opprinnelige forslaget for drift og vedlikehold, mens 30 millioner må tas fra investeringer i linjen. Stortingsflertallet presiserer at kuttene ikke skal gå ut over tilretteleggingen for krengetog, der det er budsjettert med 310 millioner kroner i år. Det arbeides fortsatt med hvilke praktiske konsekvenser en post på 50 millioner kroner i leieinntekter som er med i busjettvedtaket vil få. Hoved-trekkene i budsjettet ble omtalt i Kjøreveien for oktober.

NSB OG JERNBANEVERKET

Hvor går grensene?

Det er nå i gang et stort arbeid over hele landet med å gå opp grensene mellom Jernbaneverkets og NSBs eiendommer og arealer. Et komplisert grensesnitt som ble vedtatt i forbindelse med opprettelsen av Jernbaneverket i 1996 gjør at det for mange er uklart hvilke regler som gjelder , -og hvor grensene faktisk går.

AV NJÅL SVINGHEIM

FOTO: JARLE K ROLSETH

Lillehammer stasjon.

Prinsippskisse for deling av eiendommer mellom NSB BA og Jerbaneverket.

Stortingsproposisjon nr.2 for 1996/97 om omorganisering av NSB ble vedtatt av Stortinget 14. november 1996. Av dette stortingsvedtaket framgår det at Jernbaneverket på vegne av Staten skal forvalte offentlige bygninger og arealer. NSB BA og Jernbaneverket har forhandlet fram et sett med rammeavtaler som skal regulere eierskap til spor, hvem som skal være grunneier, og hvilke leieforhold som skal gjelde. Dette avtalesettet er sendt til Samferdselsdepartementet for godkjenning. Rammeavtalene skal legge føringer for lokale avtaler som forutsettes gjennomført av Jernbaneverkets regioner. De lokale avtalene vil innebære en detaljert gjennomgang av alle arealer og bygninger.

Hovedregelen er at spor, sporgrunn, plattformer og tekniske anlegg som er en del av jernbanenettet skal eies av Jernbaneverket forteller Dagrun Mysen Kulbotten, fungerende seksjonssjef for eiendomsforvaltningsseksjonen ved Hovedkontoret. Hovedregelen for persontrafikkterminaler er at Jernbaneverket leier offentlige rom av NSB BA. Det er Jernbaneverkets oppgave å stille arealer til venterom, toaletter, billettsalg og tekniske rom, mens NSB BA kan leie ut andre deler av stasjonsområdet til for eksempel butikk-, kiosk- og cafevirksomhet. Det er også Jernbaneverket som eier stillverks- og relehus og andre bygninger som er nødvendige for togframføringen. For nye stasjoner, der anlegget er prosjektert og finansiert over statsbudsjettet, blir det imidlertid Jernbaneverket som skal stå som eier av hele arealet. Det vil for eksempel gjelde for den nye Nationaltheatret stasjon, forteller Mysen Kulbotten.

Huskeliste

Det er et omfattende arbeid som nå gjøres med gå opp grensene i hele landet. Varierende lokale forhold kompliserer denne gjennomgangen. Regionsjefene har fått en "huskeliste" som tar for seg oppgavene som skal gjøres i forbindelse med delingen. Alle fysiske grenser mellom JBV, NSB BA og andre naboer skal gåes opp. Det skal gjennomføres navneskifte i grunnbøker og inngåes leieavtaler med NSB BA. Videre skal det også inngåes avtaler med private sporeiere om vilkår for tilknytningen til det offentlige jernbanenettet. Det er JBV som skal sikre skikkelig oppfølging av offentlige arealer. Det betyr vedlikehold, renhold, snørydding, gartnertjenester, åpning og lukking, vektertjenester osv. -Det er viktig at det er Jernbaneverket som har styringen med de aktivitetene som skjer på offentlig grunn og rom på og ved stasjonene, sier Mysen Kulbotten. Disse arealene skal være Jernbaneverkets i den forstand at her er det vi som bestemmer og har ansvaret for informasjon og servicetilbud. Etter hvert skal vår egen design prege de offentlige arealene med blant annet nye skilter og toganvisere.

Målet er at vi i løpet av 1999 skal ha synliggjort Jernbaneverkets eiendomsforvaltningsoppgaver, og vi håper at de lokale forhandlingene i regi av regionene er avsluttet. Det er jo lov å ha nyttårsønsker, avslutter Dagrun Mysen Kulbotten.

Utglidningen og avsporingen på Nordlandsbanen torsdag 17.desember medførte et omfattende reparasjons- og opprydningsarbeid. Region Nord satte inn alle disponible ressurser på å få banen klar for trafikk igjen så raskt som mulig. Jernbanedirektør Magne Paulsen gir mannskapene honnør for den store innsatsen som ble gjort for å få banen klar igjen så raskt. Ekstreme nedbørsmengder kombinert med tele i bakken og bar mark, antas å være årsakene til utglidning og erosjon som trolig skjedde idet sørgående dagtog fra Bodø til Trondheim passerte stedet. Nordlandsbanen var klar for trafikk igjen tirsdag morgen 22.desember.

Stor innsats etter avspo

AV NJÅL SVINGHEIM

Utglidningen skjedde på et parti av Nordlandsbanen som vanligvis ikke er ras- eller utglidningsutsatt. Hele Nordlandsbanen er tidligere gjennomgått i samarbeid med geoteknisk ekspertise for å kartlegge nøyaktig hvor det kan være rasfare. Arbeidet ble fullført sist sommer og hver eneste stikkrenne er kartlagt og delt inn i fire fareklasser. Varghola ved Nedre Laksfors på kilometer 381,850 var ikke vurdert som utglidningsutsatt område. Selve bekken som undergravde sporet heter Svalbekken, og stedet ligger ca 15 kilometer nord for Trofors stasjon. Fyllingen besto av fin til middelkornet sand som er lett eroderbare masser.

Det var tog 472 som ble rammet av ulykken ved 16.15-tiden torsdag 17.desember. Lokføreren har forklart at han så et søkk i skinnegangen rett foran toget. Bare et par timer tidligere hadde et nordgående tog passert stedet uten at føreren av dette toget la merke til noe uvanlig på stedet. Lokomotivet og seks av vognene i tog 472 passerte rasstedet, mens den sjuende ble stående tvers over bruddet. Tre vogner veltet ned i skråningen og det var her de fleste personskadene kom. I alt ble 38 personer skadd i ulykken.

- Det var trolig et hell i uhellet at skinnene over rasstedet ikke røk under avsporingen, dermed fungerte de som ledeskinner og et enda verre resultat ble unngått, sier assisterende banesjef Jan Birger Almåsbro på Nordlandsbanen.

Han forteller at banesjefen, en geotekniker og ingeniørgeolog dro nordover fra Trondheim med det samme meldingen om ulykken kom. Etter hvert ble alt produksjonspersonale mellom Grong og Mo i Rana satt inn i arbeidet med å få banen klar igjen. Så snart området ble frigitt av politiet startet arbeidet med gjenoppbygging. Hele 20 lastebiler gikk i skytteltrafikk med steinmasser til ny jernbanefylling. Almåsbro berømmer innsatsen til både Jernbaneverkets egne folk og de som ble leid inn fra eksterne entreprenører. Steinmassene måtte hentes fra et sted nord for Mosjøen, og til sammen ble det hentet om lag 3300 kubikkmeter stein til jernbanefyllingen og til anleggsveier som måtte bygges for å komme til på bruddstedet. To store mobilkraner måtte også leies inn for å fjerne vognene som sperret for arbeidet. I tillegg var to gravemaskiner og hjullaster i sving på bruddstedet, som ligger forholdsvis lett tilgjengelig da det går en fylkesveg ca 50 meter ovenfor."

Allerede på formiddagen fredag 18.desember startet arbeidet med å transportere stein til ny jernbanefylling og adkomstveier for mobilkranene. Det ble innlagt to 30 meter lange stikkrenner (betongrør), hver med diameter 1,20m. Fyllingen ble så gjenoppbygget lag for lag med komprimering i mellom for å få et underlag med minimale setninger, forteller Almåsbro. Selve røret til ny stikkrenne måtte hentes helt fra Trondheim, mens skinnestiger til det midlertidige sporet ble hentet fra Dunderland. Personvogna som stod tvers over bruddstedet ble

FOTO: RONNY STENE

En av vognene ble stående tvers over bruddstedet etter utglidningen,

FOTO: OVE SKOVDAHL

Fra uhellstedet dagen etter.

FOTO: RONNY STENE

Her er rasgropen ferdig renset og klar for innlegging av ny stikkrenne

FOTO: RONNY STENE

Maskinene ble små nede i rasgropa, 3300 kubikkmeter stein måtte tilkjøres for å lage ny jernbanefylling

ring

heist inn på sporet og trukket til Mosjøen mandag formiddag, og selve den nye fyllingen var ferdig sent mandag kveld. Deretter ble det midlertidige sporet lagt om natten og Nordlandsbanen gjenåpnet for trafikk tirsdag morgen klokken 8.05. Det hører også med til historien at pakkmaskinen som måtte til for å stabilisere det midlertidige sporet måtte hentes helt fra Hamar.

Til sammen var mellom 70 og 80 personer fra produksjonsenheten i Region Nord i sving med gjenoppbyggingsarbeidet. Det hele ble organisert fra produksjonsenheten i Mosjøen. I tillegg kommer folk fra forvaltningssiden i regionen, og eksterne entreprenører som ble innleid.

-Oppe i alt det tragiske som en slik ulykke fører med seg, har jeg positive følelser for hvordan det hele ble taklet fra vår side når ulykken først var ute, avslutter Jan Birger Almåsbro. Uhellskommisjonens rapport ventes å foreligge første februar.

FOTO: KJELL BERNTSEN

Nye KL-master ved innkjør Berekvam stasjon på Flåmsbana, - merk også "innkjørsignalet", grønt flagg i "flaggkassa".

Løft for Flåmsbana

Det aller meste av Flåmsbana har nå fått nytt kontaktledningsanlegg. Banen har også fått skiftet ut både skinner og sviller på det meste av strekningen. Det betyr at Flåmsbana nå framstår som en bane i bedre stand enn noen gang. Og det trengs, trafikken øker stadig.

AV NJÅL SVINGHEIM

Da Flåmsbana ble åpnet for trafikk sommeren 1940 ble det den aller første tiden kjørt med damplokomotiver på banen. Men i 1944 ble banen åpnet for elektrisk drift, og siden har det samme kontaktledningsanlegget gjort nytten uten særlige moderniseringer. Det var derfor en sårt tiltrengt utskifting som ble fullført i løpet av 1998, forteller banesjef Norvald Skjoldli. Den to mil lange banen har nå fått nytt ledningsanlegg på alle dagstrekningene, det betyr en strekning på 14,5 kilometer. Anlegget er bygget av produksjonsavdelingen i Region Vest til en kostnad av 740 kroner per meter , -en pris banesjefen mener produksjonsavdelingen kan være bekjent av. Til sammen har det nye anlegget kostet 11,5 millioner kroner, og arbeidene ble påbegynt i 1996. I alt er det investert om lag 58 millioner kroner på Flåmsbana de siste seks årene, men så var også banen helt nedslitt, forteller Skjoldli.

I tillegg til utskifting av kontaktledningsanlegget har banen altså fått nye skinner og sviller. Men også stasjonene har fått en grundig ansiktsløfting. Både på Myrdal og i Flåm er stasjonsarrangentet fornyet og ombygget. Berekvam, som er den eneste mellomstasjonen på banen, har fått nytt og forlenget kryssingspor, og Vatnahalsen holdeplass har fått ny og dobbelt så lang plattform (fra 70 til 140 meters lengde). Med de investeringene som nå er gjort, regner banesjefen med at Flåmsbana står godt rustet til å ta imot enda større trafikk i årene som kommer. Men økt trafikk forutsetter likevel at det kan gjennomføres ytterligere rassikring på de mest utsatte stedene på Flåmsbana, avslutter Skjoldli.

FOTO: INGE HJERTAAS

Utfordrende terreng på Flåmsbana. Ved Blomheller tunnel.

ÅRTUSENSKIFTET

2000 datautfordringer

Det er stor usikkerhet om hvordan overgangen til det nye årtusenet takles av datamaskiner og dataprogrammer. I Jernbaneverket er det opp til 20 personer som arbeider med dette problemet. Alle datasystemer i JBV blir nøye gjennomgått.

AV RONALD HOLMSTRØM

Arbeidet knyttet til overgangen til det nye årtusenet har omfattet en kartlegging av alle IT-systemer (dataprogrammer) som brukes i Jernbaneverket, en vurdering av konsekvensene om det skulle oppstå en feil, og sannsynligheten for feil for hvert enkelt system. I alt var det 464 ulike systemer som dukket opp under kartleggingen og som har vært utsatt for risikoanalysen, alt fra de vanligste Microsoft-programmene, til systemene som relateres til kjøreveien. Blant annet fjernstyringssystemet Ebicos ble betraktet som ett system.

Etter risikoanalysen ble om lag halvparten av systemene vurdert å ha en akseptabel risikoprofil. - De virkelig kritiske områdene som vår hovedfokus er rettet på er togframføring, tele og energi, sier IT-sjef Tore Hemo og prosjektleder Sveinung Sivertsen for år 2000-prosjektet. Når det gjelder Ebicos har vi et samarbeid med Banverket i Sverige. En av utfordringene med de produksjonsrettede systemene er at det er vanskelig å teste dem ut i virkeligheten. På dette feltet har Jernbaneverket hatt et svært tett samarbeid med leverandørene og deres testing. - Vi har arbeidet for å få leverandørene til å garantere at systemene takler overgangen til det nye årtusenet. Hos noen sitter garantien langt inne, fortsetter Hemo.

Mange følger med

- Det er flere departementer som har tatt opp denne problematikken og følger med i de statlige etatenes arbeid. For vår del er det Organisasjons- og administrasjonsdepartementet, Samferdselsdepartementet og Direktoratet for sivilt beredskap som titter oss i kortene. De lager spørreundersøkelser for oss, foretar revisjoner og gir oss tilbakemeldinger på hvordan vi ligger an i løypa. En nylig revisjon foretatt med Arbeids- og administrasjonsdepartementet som oppdragsgiver konkluderte med følgende: "Jernbaneverket har en utmerket styring av sitt år 2000-prosjekt." Dette var positivt og betryggende, men skal ikke være noen sovepute, forteller Tore Hemo.

Feil ved omformerstasjon

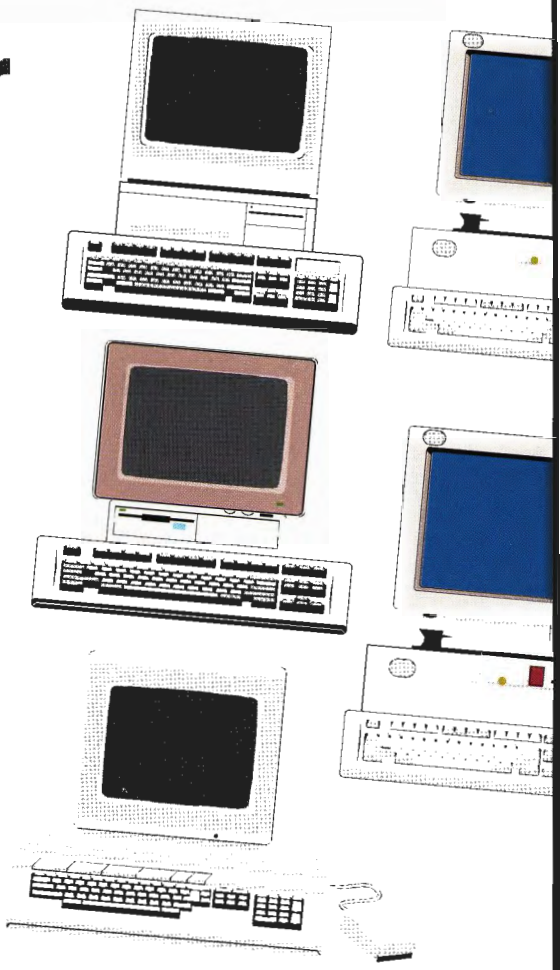
I en tidlig fase var det klart at økonomisystemet som brukes i Jernbaneverket ikke ivaretok overgangen til det nye årtusenet på en tilfredsstillende måte. Det samme gjaldt lønns- og personalsystemet, men disse manglene var klarlagt før selve år 2000-prosjektet hadde satt i gang risikoanalysen. Omformerstasjoner inngår også i risikoanalysen, og på en av dem er det funnet feil. - Vi har avdekket en typisk år 2000-feil i omformerstasjonen ved Rombak på Ofotbanen. Det er usikkert hvilke konsekvenser feilen ville ha gitt, men styringssystemet på omformeren blir skiftet ut, forteller Hemo. - Det er også funnet mindre feil ved stillverket på Hamar, men alt i alt har vi ikke avdekket de helt store sakene. Vi har ikke avdekket noe som ville ha gått utover sikkerheten. At vi ikke har oppdaget det store ennå betyr ikke at vi lener oss tilbake. Konklusjonen er at vi arbeider ufortrødent videre, legger Hemo til.

Det er mellom 15 og 20 personer i Jernbaneverket som arbeider med år 2000-prosjektet. Dette er i stor grad personer som er fast ansatte i Jernbaneverket. I delprosjektene er det tre personer som er leid inn. - Prosjektet er delt inn i tre faser, analysefasen ble avsluttet like før jul, og prosjektet er nå inne i tiltaksfasen som hovedsakelig består av testing og korreksjon på systemene. Den siste fasen - etterkontrollen - startes opp til høsten. Prosjektet er estimert til å vare fram til slutten av mars i 2000. Hele tiden har vi vært i henhold til planen, understreker IT-sjefen. År 2000-problematikken skal være beskrevet i virksomhetsplanen til hovedenhetene, og enhetene må regne med å få en del av kostnadene som knytter seg til tilpassingen til år 2000 fordi de er eiere av systemene.

Positive bieffekter

- Den omfattende kartleggingen av alle systemene som brukes i Jernbaneverket har ført til at vi har fått en samlet oversikt over hva vi eier. Det viser seg at mange ulike produkter er kjøpt inn for å dekke samme behov. Hovedkontoret vil sette i verk tiltak for å standardisere porteføljen av programvare i Jernbaneverket. I tillegg har vi fått bevisstgjort en del personer i rollen som systemeier, sier Tore Hemo, som helt på tampen mener at det er veldig lite sannsynlig at signalene står i rødt 1. januar 2000 klokka 00.00.

Informasjon om prosjektet finnes på intranettet. Du kan slå opp på disse sidene og lese alt om problematikken og status. Ønsker du å komme i nærmere kontakt finnes bl.a. følgende muligheter:



e-post: 2000@DIR@JBV P19 1 eller kontakt prosjektsekretær Jon Hjørungnes, tlf. 55350 / 920 88 045. Prosjektet holder til i Pilestredet 19, Oslo.

Fakta:
År 2000-prosjektet er delt inn i følgende delprosjekt:

- Togframføring
- Tele
- Energi
- Basis-programvare og maskinvare
- Produksjonsrettede støttesystemer
- Kontorstøtte/administrative system
- Verktøy og maskiner
- Bygningsystemer

Bakgrunn:

Problemet oppstår på grunn av en feil i måten mange datasystemer behandler klokkeslett og datoer på. Denne måten tar ikke hensyn til at århundret skifter. Hittil har ikke datasystemene trengt å forholde seg til århundreskifter, noe som altså inntreffer i år 2000.

Vi er vant til å befinne oss i år 1900 og nevner sjelden århundret når vi angir årstall. For eksempel kan vi si at vi er født i 55 i stedet for 1955. Problemet er at mange datasystemer gjør det samme. Så langt i datamaskinens korte historie har det ikke forekommet noe århundreskifte, så dette har ikke vært noe problem for de fleste datasystemer. Men når vi går inn i år 2000, skal plutselig 00 være større enn 99. Mange dataprogrammer vil oppfatte år 00 som år 1900, fordi 19 er underforstått i de programmene.

SPIKKESTADLINJEN

FOTO: LONE CHRISTENSEN

Baneservice bygger om Spikkestad stasjon for Region Øst. Per Gaasland, Terje Sæterdal og Per Arnesen fjerner gammel skinnegang.

Endelig nytt sikringsanlegg

Spikkestadlinjens sikringsanlegg fra 1920-30 –årene skiftes nå ut. Inn kommer det nye Ebilock-anlegget som gir en langt mer fleksibel løsning sikringsteknisk. Utbyggingen er planlagt ferdig sommeren 1999.

AV LONE CHRISTENSEN

Spikkestadlinjen er en av svært få baner her i landet med såkalt håndstilt linjeblokk. Den fungerer slik at togpersonalet trykker på en knapp i et skap på veggen på Spikkestad stasjon. Dette er en anmodning til Asker stasjon om å få kjøre tilbake til Asker igjen. Togekspeditøren på Asker stasjon snur da linjeblokken, og toget kjører tilbake samme vei som det kom fra.

Det nye Ebilock 950 er et elektronisk anlegg som også krever mindre plass enn det gamle anlegget. Det er lettere å foreta endringer i Ebilock, og det krever liten kraft. Vedlikeholdet er enkelt og anlegget kan bygges som et geografisk eller togveisorientert anlegg. På Spikkestadlinjen blir det installert et geografisk anlegg. Det vil si at anlegget er tilpasset linjens behov når det gjelder stasjoner, linje og holdeplasser.

Fleksibilitet

Prosjektleder Mads Preben Skjelbred, overingeniør i Region Øst, forteller at Ebilock kan tilpasses ethvert område, og at antallet kabler er redusert i forhold til det gamle systemet.

-Ved endringer, som for eksempel fjerning av en sporveksel, blir det nå en langt mindre tid- og arbeidskrevende prosess, sier Skjelbred. Leverandør av anlegget er Adtranz (ABB Daimler-Benz Transportation). Firmaet er en gjenganger i Jernbaneverket og er kjent for sine sikringsanlegg. Ebilocks "hjerne" er plassert i Asker. Styringen av anlegget foregår hos togledelsen i Oslo, men det blir også satt opp manøverpulter på Spikkestad, Heggedal og Asker. Togekspeditørene vil få nødvendig opplæring til å betjene anleggene. Røyken holdeplass kan enkelt gjøres om til stasjon med Ebilock-anlegget. Med andre ord vil Region Øst kunne benytte seg av anlegget som det passer etter toggang og geografi, slår Skjelbred fast.

To spor

Tog og reisende skal ikke merke at det foregår utbyggingsarbeid.

Det eneste synlige arbeidet blir ombyggingen av Spikkestad stasjon. Region Øst overtok Spikkestadlinjen fra Region Sør i 1992, og dermed også hovedplanen for strekningen. I denne var det bestemt at stasjonen kun skulle ha to spor i stedet for tre som i dag. I tillegg blir plattformen bygget ut og gjort bredere, sier Skjelbred.

Asker stasjon

Asker stasjon ble midlertidig bygget om slik at flytogene kunne begynne sin populære ferd mot Gardermoen. Nå arbeides det med å installere Ebilock også på Asker.

-Anlegget er planlagt ferdig til sommeren 1999. For Spikkestadlinjen innebærer dette at det blir en periode på ca. to måneder hvor Ebilock-anlegget blir styrt manuelt av togekspeditører, avslutter Skjelbred.

PRODUKTIVITETSAVTALE I REGION NORD

- Personalet og JBV får gevinst

FOTO: STIG HERJUAUNE

Både de ansatte og Region Nord er fornøyde med produktivitetsavtalen for arbeidene som ble gjennomført på Meråkerbanen sist høst.

En produktivitetsavtale gjennomført på svillebytte ved Meråkerbanen i '98, har vist at det er fullt mulig å øke produksjonen, og samtidig opprettholde god kvalitet og et høyt sikkerhetsnivå. Avtalen innebærer at Jernbaneverket deler den økonomiske gevinsten med personalet.

AV STIG HERJUAUNE

Den inngåtte avtalen er mellom personalet som deltar i prosjektet og JN som arbeidsgiver. Avtalen er godkjent etter protokoll sentralt, mellom NJF og JBV.

Det ligger til grunn i avtalen at dette spesielle prosjektet ikke skal skape presedens for senere prosjekter. Imidlertid er det helt klart at prosjektet har gitt en god del positive erfaringer som er nyttige å ta med videre i en eventuell videreføring.

Mer bane for pengene

Etter planen skulle det skiftes 75 sviller pr skift på dette anlegget. Resultatet ble 94 sviller for hvert enkelt skift. Dette førte igjen til et overskudd, som etter avtalen ble delt mellom personalet og Jernbaneverket. Personalet som fikk størst gevinst fikk utbetalt en desemberlønn som lå kr 4100;- over normalutbetaling.

- Vi fikk mer bane for pengene, sier produksjonssjef Knut A. Skaugstad i JN.- Avtalen ga flere positive erfaringer som er nyttige å ta med videre, sier han, og legger til at han ønsker å vurdere et lignende opplegg på senere prosjekter. Han poengterer imidlertid at en eventuell videreføring vil bli foretatt i nøye samarbeid med NJF.

Bedre oversikt

Ved produksjonsavdelingen i JN har den viktigste erfaringen ved prosjektet vært at lederne får en bedre og mer nøyaktig oversikt over hva som påvirker produktiviteten. Dette fører igjen til at en lettere kan styre produksjonen, samt at det gir lederne en unik mulighet til å prioritere arbeidsinnsatsen på problemområder.

- En konkret lærdom vi har av svillebyttet på Meråkerbanen, er at det vil være lønnsomt å planlegge en bedre back-up på maskiner og utstyr for dermed å minimalisere muligheten for driftsstans. Utnyttelse av produksjonsutstyret og disponeringstidene er etter hvert blitt en viktig økonomisk faktor, understreker Skaugstad.

Han presiserer at det mest gledelige med hele prosjektet var at det ikke ble registrert så mye som en eneste skade, til tross for øket produksjon.

- Vi har igjen fått demonstrert at skadefrekvens og kvalitet ikke nødvendigvis har sammenheng med høyere produksjonstakt, avslutter Skaugstad.

Fakta om pilotprosjekt Meråker

- Stikkbytte av 8500 sviller
- Bruk av Lameco svillebyttemaskin
- To skift i arbeidsperioden
- Utført av Produksjonsenheten i JN

NJF fornøyd

Hovedtilltitsvalgt i NJF, Noralv Vagnild, uttrykker at han er svært godt fornøyd med prosjektet, og understreker at opplegget har vært ryddig i forholdet mellom produksjonsledelsen og NJF.

- Våre medlemmer er fornøyde. Vi synes JN har gjort en bra jobb i forhold til personalet. Spesielt godt fornøyd er vi med at utbetalingen ble gjort på desemberlønna. Det betyr virkelig noe for oss. Noralf Vagnild synes ideen med produktivitetsavtaler er god, og mener det bør være mulig å få til lignende prosjekter i framtida.

- Det er for tidlig å gå inn i detaljer angående framtidige prosjekter. Jeg ønsker å gå nøye gjennom evalueringen før vi diskuterer fremtiden, sier han.

Ny standard for vibrasjoner fra vei

FOTO: OLAV NORDLI

Dr. Scient Christian Madshus ved NGI har vært sentral i arbeidet med å utarbeide en Norsk Standard for vibrasjoner fra samferdsel.

I løpet av første halvår 1999 avsluttes arbeidet med en ny Norsk Standard for vibrasjoner fra samferdsel. Standarden skal definere en målemetode for rystelser og sette grenseverdier for vibrasjoner i boliger. Dr. Scient Christian Madshus ved Norges Geotekniske Institutt (NGI) har hatt en sentral rolle i arbeidet.

AV OLAV NORDLI

- Mens støy fra samferdsel i lang tid har vært regulert gjennom lover og forskrifter, var det først gjennom den nye Plan- og bygningsloven og de nye byggeforskriftene som trådte i kraft i 1997, at vi fikk et lovpålegg om å utrede vibrasjoner ved nybygging og større endringer av samferdselsanlegg, forteller Madshus.

Den nye standarden, som får betegnelsen NS 8176, erstatter en standard som har vært gjeldende siden 1994. Dette var en ren oversettelse av en internasjonal ISO-standard, og den inneholdt verken grenseverdier eller retningslinjer for måling av vibrasjoner. Derfor er det stort behov for en ny standard som er tilpasset norske forhold.

Økende problem

- Problemet med lavfrekvente vibrasjoner er blitt mye større i den senere tid. Dette skyldes generell trafikkøkning, økt kjørehastighet, samt økt befolkningstetthet langs samferdselsårer. Et grovt anslag indikerer at om lag 25 000 mennesker i Norge opplever betydelige forstyrrelser fra jernbanen alene, mens tallet som forstyrres av veg og lokalbaner trolig er større, opplyser Madshus.

- Ulempene er størst der hus og bane ligger på bløt grunn, slik det er tilfelle blant annet i Østfold, Vestfold og Akershus, og i Oslo- og Trondheimsområdet . Rystelsene kan da forplante seg inntil 200 meter til hver side av banelegemet.

- Støy og vibrasjoner henger tett sammen, og det kan være vanskelig for de berørte å skille mellom faktorene. Det finnes flere eksempler fra senere tid der effektive støytiltak har blitt etablert, men hvor beboerne fortsatt har følt seg like forstyrret. Når støyen er redusert, har man blitt mer oppmerksom på vibrasjonene og føler seg plaget av disse, forteller Madshus.

2500 personer spurt

Den nye standarden definerer en enhetlig metode for hvordan vibrasjoner fra tog og annen samferdsel skal måles og beregnes. Dette omfatter blant annet retningslinjer for hvor i boligen målingene skal utføres og hvilke trafikksammensetninger som skal benyttes som underlag. For jernbane skal en viss andel av togene være av den typen som er mest ugunstige med hensyn til vibrasjoner, ofte godstog eller høyhastighetstog.

Som et ledd i arbeidet med å fastsette grenseverdier er det gjennomført en

X2000-togene lager bokstavelig talt bølger i det svenske landskapet.

g bane

sosiologisk undersøkelse blant 2500 personer i Norge og Sverige, bosatt i områder som er utsatt for rystelser fra ulike typer trafikk. Basert på blant annet denne kunnskapen om folks reaksjoner, blir det i standarden fastsatt fire vibrasjonsklasser med tilhørende grenseverdier for boliger som er utsatt for vibrasjoner fra samferdsel. Klasseinndelingen er basert på ulike grader av opplevde forstyrrelser og tilsvarer den byggeforskriftene opererer med for støy.

Vanskelig med tiltak

- Tiltak mot rystelser fra jernbane kan være omfattende og vanskelige. En metode som har vært prøvd blant annet på Gardermobanen, er såkalte kalksementpæler. Dette innebærer at kalk og sement vispes ned i grunnen og stivner ved kontakt med fuktigheten i leira. Vibrasjonene dempes hvis slike pæler settes som en "skjerm" i bakken mellom banen og bebyggelsen, sier Madshus. Han legger til at det på Gardermobanen, som var først ute med en egen vibrasjonsstrategi i sitt miljøprogram, vil bli gjennomført et etterprøvingsprogram i forhold til utførte tiltak.

- En annen metode er å plassere langsgående betongelementer for å avstive i jernbanens underbygning. Dette er den beste løsningen for baner som er i drift, for eksempel i Gamlebyen, hvor det også er begrensninger for boring og graving i forhold til fortidsminner, avslutter Madshus.

Med tog gjennom "grunnmuren"

Generelt øker rystelser fra jernbanen omtrent proporsjonalt med toghastigheten. Men på flere strekninger langs Västkustbanan mellom Malmö og Göteborg opplevde svenskene alvorlige problemer da de satte høyhastighetstoget X2000 i trafikk.

- Når toget nådde en viss hastighet inntraff en formidabel økning av rystelsene, omtrent som når et fly bryter gjennom lydmuren. Tillatt hastighet ble umiddelbart redusert med store konsekvenser for ruteopplegget, sier Christian Madshus. Han har deltatt i et omfattende arbeid med målinger og undersøkelser av problemene som oppstod, og han er nå engasjert for å finne løsninger slik at hastigheten igjen kan settes opp.

- Effekten oppstod når toget nærmet seg samme hastighet som overflatebølgene i bakken, såkalte Raleigh-bølger. Hastigheten på Raleigh-bølgene varierer med grunnens beskaffenhet. Hvis grunnen er bløt, er hastigheten lav. På dette stedet var grunnen ekstremt bløt, og Raleigh-bølgene hadde en hastighet på 40 meter pr. sekund, eller 160 kilometer i timen.

- Over denne hastigheten oppstod det svingninger i bakken lik bølgene fra en båt, med toghjulene på "bølgetoppene". Svingningene var på inntil 3 cm opp og ned på skinnegangen, slik at bevegelsene i bakken var godt synlige med det blotte øye, og direkte skremmende, forteller Madshus. Han legger til at beregninger viser at vibrasjonene fortsetter å øke med hastigheten og når et maksimum ved ca. 230 km/t.

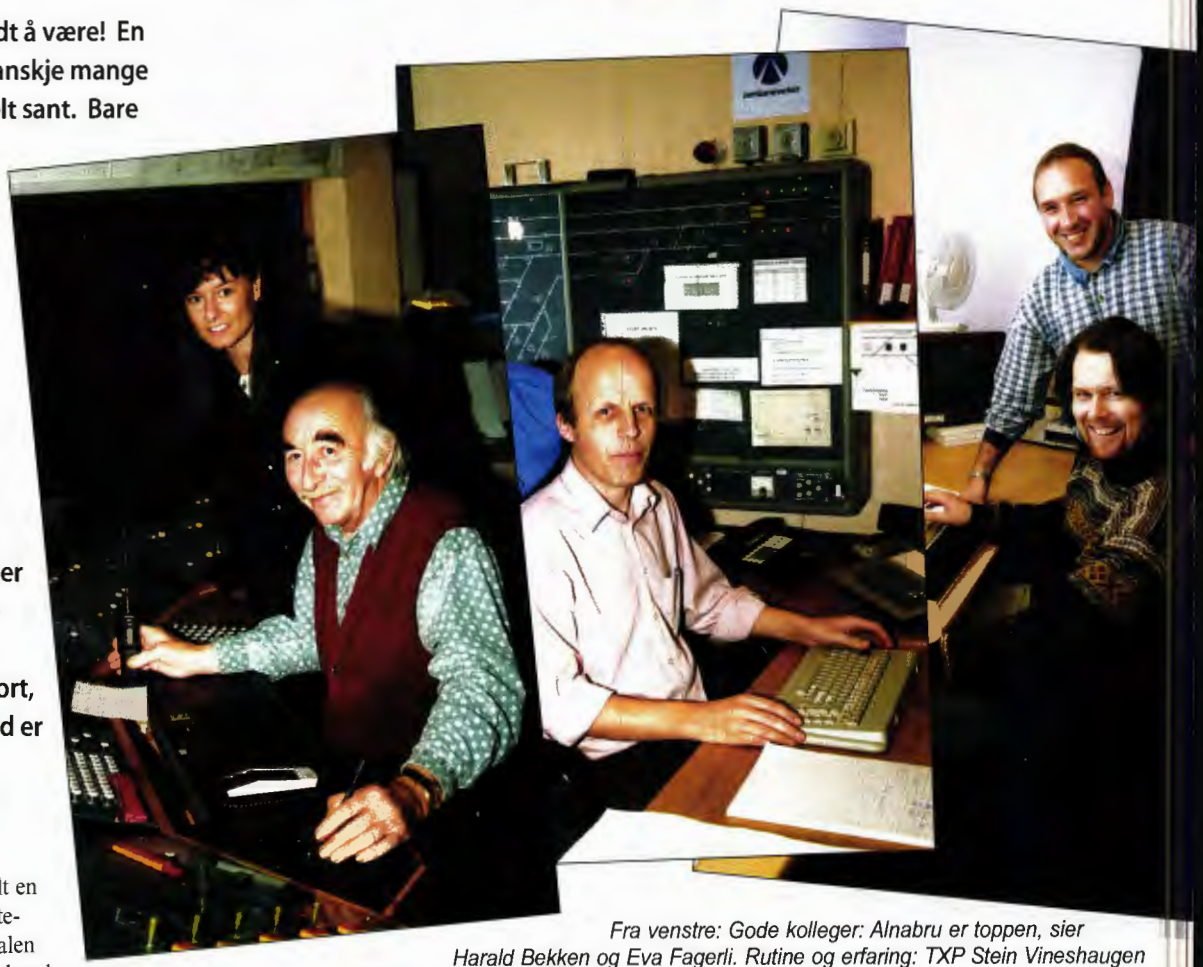
- På disse strekningene i Sverige var det ekstremt bløtt. Det er mye bløt leire i Norge også, men vi har aldri møtt på så vanskelige forhold noe sted. Vi kan imidlertid ikke utelukke at det kan oppstå lignende problemer f.eks. knyttet til utbyggingen av Østfold- og Vestfoldbanen, og dette er forhold som det må tas hensyn til ved planlegging av framtidige høyhastighetsbaner både hos oss og ute i Europa. Vi samarbeider med forskere i blant annet Tyskland og Frankrike om å undersøke denne problematikken nærmere, forteller NGIs mann, som er blant de fremste ekspertene i Europa på dette området.

GODE KOLLEGER

Alnabru - for Gods skyld

På Alnabru er det godt å være! En umulig påstand vil kanskje mange hevde, men det er helt sant. Bare spør de som jobber der. Kjøreveien har besøkt landets største skiftestasjon. En hektisk, men trivelig arbeidsplass for folk som kan sitt fag. I tårnet på Alnabru jobber folk fra NSB og Jernbaneverket side om side, men hvem som betaler lønna er ikke interessant. Det som betyr noe er å få jobben gjort, og at det til enhver tid er kaffe på trakteren.

AV HARRY KORSLUND



Fra venstre: Gode kolleger: Alnabru er toppen, sier Harald Bekken og Eva Fagerli. Rutine og erfaring: TXP Stein Vineshaugen begynte i NSB 8/10-73, 25 årsjubillet ble naturligvis feiret på Gardermobanens åpningsdag i fjor. På jobb for NSB Gods: Uten oss stopper Alnabru, ler trafikkstyrerne Morten Eng (bak) og Jørn Wold.

Alnabru er bokstavelig talt en enorm arbeidsplass. Skiftetomta og containerterminalen dekker et område på flere hundre mål, og fra innkjørsignalene i nord til utkjørsignalene i syd er det over to kilometer. Ikke rart at Alnabru for utenforstående lett fortoner seg som det reneste kaos. Men gjengen i tårnet har full kontroll, og sørger for at skiftetraktorer, vogner og lokomotiver kommer dit de skal.

-Mister dere aldri oversikten over det som rører seg på tomta?

-Selvfølgelig hender det at ting skjærer seg, men det er i grunnen sjelden, sier den sindige Heidølen Stein Vineshaugen. Han er avdelingsleder og togekspeditør med mer enn 25 år bak seg i jernbanen.

-Men i Jernbaneverket har dere kortere fartstid enn alle andre togekspeditører i landet, hvorfor det?

-Da Jernbaneverket ble opprettet i desember 1996, ble det bestemt at togekspeditørene skulle overføres dit, men i forberedelsene til skilsmissen ble togekspeditørene på Alnabru rett og slett glemt. Dette resulterte i at vi først ble overført til Jernbaneverket ved årsskiftet i fjor, sier Vineshaugen og smiler.

-Nei, si det som det er. Jernbaneverket ville ikke ha dere, sier Harald Bekken, og humrer i barten. Denne kvelden er det han som betjener knapper og spaker på slippstillverket, og som dermed sørger for at godsvognene slipper gjennom det avanserte sporbremsesystemet i kontrollerte former. Et lunt smil, og en velutviklet sans for humor preger denne karen som sjelden lar sjansen til en vennskapelig fleip med gode kolleger gå fra seg.

-Ryktet vet å fortelle at du egentlig er pensjonist, men fortsatt er du i aktiv tjeneste. Hvorfor?

-Jeg kom til Alnabru for en halv mannsalder siden, og har hele tiden likt meg svært godt her oppe. Det var derfor lett å svare ja på tilbudet om å fortsette en stund til. Den eneste betingelsen jeg stilte var at jeg ville jobbe full stilling, og det ble akseptert, sier Bekken, som neppe blir heltidspensjonist på en god stund enda.

Alnabru står aldri stille

På fomiddagen er togekspeditøren alene på hovedstillverket. I tillegg til å avvikle trafikken inn og ut av stasjonen, går tiden med til å bekrefte mottak av ordrer som senere fordeles til togene.

-Dessuten foregår det naturligvis en del skifting her oppe, sier Vineshaugen.

-Først og fremst på selve skiftetomta, men det er også en god del mer skifting i containerterminalen enn forutsatt. Det skyldes at vogner må byttes ut i de faste togstammene oftere enn beregnet. Som regel på grunn av tekniske feil, som for ekempel slitte bremseklosser, fjærbrudd og lignende, sier Vineshaugen. Det hører også med til historien at det ikke er kontaktledningsanlegg i selve terminalen. Det betyr at togstammene må trekkes eller dyttes inn og ut av terminalen ved hjelp av skiftetraktorer som går på diesel.

På ettermiddags- og kveldsskiftet er det to stykker som deler på jobben i hovedstillverket. Mens den ene passer trafikken, er den andre travelt opptatt med fordeling av ordre til togene og føring av togbøkene for dagen etter. Da vi er på besøk er det Eva Fagerli som skjøtter denne viktige jobben. Hun har også ansvaret for å holde styr på

disponeringen av lokomotivene.

-Man kan jo bli svett av mindre?

-Neida. I dag er alle tog i rute, så her er det bare fryd og gammen. Det er tydelig at denne jenta ikke lar seg vippe av pinnen så lett. -Jeg er jo oppvokst ved siden av hjerteklinikken på Feiring, og har jo sett hvordan det kan gå med folk som stresser. Så den sjansen tar jeg ikke, sier Eva og ler. Frøken Fagerli har ikke bare godt humør, hun er også usedvanlig snill og grei. For hva annet kan man si om et menneske som frivillig sa ja til å jobbe på selveste julaften slik at andre kunne nyte ribba og akevitten sammen med resten av familien?

På Alnabru står trafikken aldri stille, og det er ikke bare folk fra Jernbaneverket som sørger for å holde hjula i gang. NSB Gods har også folk på plass både innvendig og utvendig til alle døgnets tider. Blant de som sitter i tårnet har skiftekontrolløren en spesielt viktig funksjon, og denne kvelden er det Magne Sørli som sitter med ansvaret for at kabalen går opp til slutt. Og her er det nok av hensyn å ta. Ikke bare har han ansvaret for å redigere de såkalte slipplistene, slik at riktig vogn havner på riktig spor nede på skiftetomta, eller jordet som de innvidde foretrekker å kalle det. Han må dessuten passe på at godstogene som skal gå fra Alnabru ikke sprekker med hensyn til lengde og tonnasje. Det er også hans oppgave å sørge for at vognlaster med prioritert fremføring, kommer med i de avtalte togene. I tillegg til alt dette og mer til, har skiftekontrolløren ansvaret for skiftekonduktørene som jobber ute. I sum utgjør dette litt av en utfordring, men Sørli later til å ha det meste under kontroll, der han rusler inn på kjøkkenet for å få seg en velfortjent kaffekopp.

Magne Sørli er ikke den eneste representanten fra NSB Gods i tårnet på Alnabru. På bakrommet sitter trafikkstyrerne Morten Eng og Jørn Wold. Humøret er avgjort på topp hos disse karene som begge startet karrierene på Alnabru som skiftekonduktører på begynnelsen av åtti-tallet. Nå sitter de blant annet med ansvaret for den sentrale vognfordelingen i landet. De styrer også med utleie av jernbanevogner, og yter dessuten brukerstøtte på GTI-systemet. Jørn og Morten er i motsetning til de fleste andre ikke spesielt imponert over dimensjonene på Alnabru. Gutta har vært i Hamburg må vite, og studert forholdene ved Maschen Rangierbahnhof, som er cirka fire ganger Alnabru i størrelse. -Men knapt halvparten så trivelig, sier gutta og ler.

FOTO: HARRY KORSLUND

NYTT ØKONOMI-, LØNNS- OG PERSONALDATASYSTEM:

Gir bedre oversikt

Prosjektleder Sven-Erik Wilmo (t.h), Marie Svensli og Jostein Lingan i LØP'99-prosjektet.

Jernbaneverket har nå valgt systemet Agresso som nytt økonomi-, lønns- og personaldatasystem. Agresso gir mer effektiv administrasjon og bedre oversikt for hver enkelt leder. Innen utgangen av året skal alt være i full drift.

AV NJÅL SVINGHEIM

Hver enkelt av oss vil først merke innføringen av Agresso ved at lønnsslippen fra og med juli skifter utseende. De gamle store rapportene erstattes av rapporter i A4-format, som kan skrives ut på vanlige skrivere og som kan distribueres direkte via for eksempel intranett. Videre kommer en del innarbeidede begreper til å få nye navn. Ansvarssted forandres til koststed, begrepet art endres til konto på 4 siffer, og rullenummer endres til ressursnummer. Men det er likevel for dem som til daglig arbeider med lønns- økonomi- og personalsaker at forandringene blir virkelig store med Agresso. Alle som skal bruke systemet trenger en opplæringstid på to til tre uker. De såkalte superbrukerne, brukerstøtten i lokal enhet, får en opplæring som strekker seg over fire uker, forteller Marie Svensli. Hun er delprosjektleder for lønn og personal i LØP'99-prosjektet.

Jernbaneverkets gamle økonomi-, lønns- og personaldatasystemer håndterer ikke år 2000 og oppfyller ikke nytt økonomiregelverk i staten. Jernbaneverkets gamle systemer brukes på dispensasjon inntil det nye settes i drift. Jernbaneverket var derfor nødt til å anskaffe nye systemer innen årtusenskiftet. Ved å kjøpe Agresso får Jernbaneverket et oversiktlig, windows-basert system bygd på moderne teknologi. Agresso Økonomi brukes av mange hundre bedrifter i Norge, og flere av disse er i statlig sektor.

I Agresso kan ledere ta ut tall for sin avdeling og slik følge budsjett- og bemanningsutviklingen tettere enn i dag. Systemet er fullt integrert slik at data kun registreres én gang, ett sted. Agresso er også tett integrert mot Word og Excel slik at vi enkelt kan overføre data og tall fra Agresso til disse verktøyene for videre bearbeiding. I tillegg kan man distribuere rapporter via det nye mailsystemet, eller de kan enkelt legges ut på intranett.

Firmaet Agresso AS leverer lønns- og personaldatasystemet, mens avtalen om kjøp av Agresso økonomi er inngått med Posten SDS. Uttesting av systemet skal settes i gang allerede fra april.

FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Tett trafikk og trange forhold ved Grønlandsovergangen i Drammen

De siste månedene har det vært en omfattende anleggsvirksomhet ved Randsfjordbanen mellom Drammen og Mjøndalen. Men anleggene får liten betydning for togbrukere, det er nye veier som trenger seg fram under banen. Ved Mjøndalen kommer E 134, i Drammen blir det en undergang reservert for fotgjengere, syklister og politibiler under utrykning!

Randsfjordbanen undergraves

AV ANDERS HAAKONSEN

Planovergangen på Grønland i Drammen er trolig en av landets minst populære. Bilkøene ved bommene er lange, og togpasseringene hyppige. I rushtiden må bilister som står langt bak i køen, være forberedt på at bommene kan gå ned en gang til før man kommer over banen. At denne flaskehalsen skal fjernes, er opplest og vedtatt, men det krever store inngrep, og foreløpig er det uklart når arbeidet kan komme i gang.

Forsprang for ranere

På denne bakgrunnen var politiet i Drammen betenkt da det ble foreslått å bygge nytt politihus på Grønland. Huset var tenkt plassert slik at man måtte krysse den beryktete planovergangen for å komme til og fra Drammen sentrum. Selv politifolk må finne seg i dette når de er på vei til jobben, men det er selvsagt uakseptabelt når blålysene er på. Ransmenn skal ikke få forsprang mens politiet venter på at et godstog med 30 vogner passerer.

Løsningen ble å anlegge en gang/sykkelvei-undergang som også kan brukes av politibiler under utrykning. Reguleringsmessig er dette en langt enklere affære enn en veiundergang, ikke minst fordi den krever mye mindre fri høyde.

Enkeltspor i sommer

Forbindelsen under banen er allerede døpt "Blålysundergangen" på folkemunne. Forberedelsene til denne kom i gang i mai i fjor. En omfattende kabelomlegging måtte til før man kunne begynne å grave. Dessuten måtte selve planovergangen flyttes til siden. Undergangen kommer der veien gikk tidligere. Etter at alle kabler, ledninger og rør var flyttet, ble det slått spunt mellom de to sporene som krysser veien og på hver side av dem. Dessuten ble grunnen i området stabilisert med kalk.

Utgravingen på begge sider av banen er nå på det nærmeste avsluttet, og arbeidet konsentreres om støping av vegger og såle i undergangen. 1. juni går man løs på sporene. Spor 2 blir stengt, og all trafikk overføres til spor 1. Deretter blir den ene spuntveggen langs spor 2 tatt opp, skinnegangen fjernet, massene gravd ut og undergangen under sporet etablert fram til neste spuntvegg. Til slutt bygges en bru over undergangen. Den blir bred nok til å gi plass både til spor 2 og et framtidig spor 3. 7 uker etter at sporet stenges skal brua være klar til å overta togtrafikken. Deretter stenges spor 1, de to siste spuntveggene tas opp, og operasjonen gjentas.

Raskere til fots

Slik vekslene ligger i dag, kan spor 1 ta trafikken uten spesielle forholdsregler, men når togene flyttes over på spor 2, må det lages sporsløyfe. Fartsgrensen blir da bare 30 km/t. Perioden med enkeltspor blir en utfordring for alle med ansvar for togframføring. Trafikken er betydelig – tog til både Vestfoldbanen, Sørlandsbanen, Bergensbanen og Randsfjordbanen passerer overgangen på Grønland. Hvis alt går som det skal, er begge sporene reetablert over den nye brua i begynnelsen av september. I slutten av samme måned har fotgjengere og politibiler fått sin undergang. Da kan det lønne seg å la bilen stå i rushtiden hvis man skal krysse jernbanen.

54 millioner kroner lyder regningen på. Tilsynelatende en høy pris for en fotgjengerundergang når det kommer en større undergang noen år senere, men investeringen vil komme til nytte også når den neste blir ferdig. Denne vil bli lagt så langt vekk fra dagens planovergang at den hadde blitt et dårlig tilbud til fotgjengere og syklister på vei til og fra Drammen sentrum. Ikke minst togpassasjerer

FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Mange rør og kabler må legges om på Grønland i Drammen. Et kloakkrør ble ved et uhell kappet og store mengder urenset kloakk rant i Drammenselva.

hadde fått merke det. Den nye "Blålys-undergangen" løser dette problemet, og det blir derfor ikke satt av plass til myke trafikanter i den framtidige undergangen.

Bred bru

Undergangen ved Mjøndalen er atskillig større enn den i Drammen. Den skal gi plass til den nye E 134 som blir gående på sørsiden av Drammenselva. Rundt krysningspunktet var det så vidt plass nok til en midlertidig sløyfe. Kurven har fått en radius på bare 200 meter, og fartsgrensen er satt til 40 km/t.

Brua over E 134 blir også dimensjonert for et framtidig dobbeltspor. Dessuten skal den gi plass til en lokalvei på hver side av jernbanen. Dermed blir den en omfattende konstruksjon med en bredde på rundt 50 meter. På grunn av den store bredden må brua støpes i to etapper. Omkjøringssløyfa er ikke stor nok til at hele brua kan støpes på en gang. Først når banen er flyttet over på den nye brua og sløyfa er fjernet, kan brua støpes ut i full bredde.

Tilbakeflyttingen finner sted 7. juni.,en uke før ruteendring. Da skal hastighets-begrensningen være opphevet. Men bilistene må vente helt til høsten 2001 før de kan ta den nye E 134 i bruk. Begge anleggene utføres i regi av Statens vegvesen, Buskerud.

FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Ved Mjøndalen bygges ny undergang for E-134 og togene må sno seg rundt

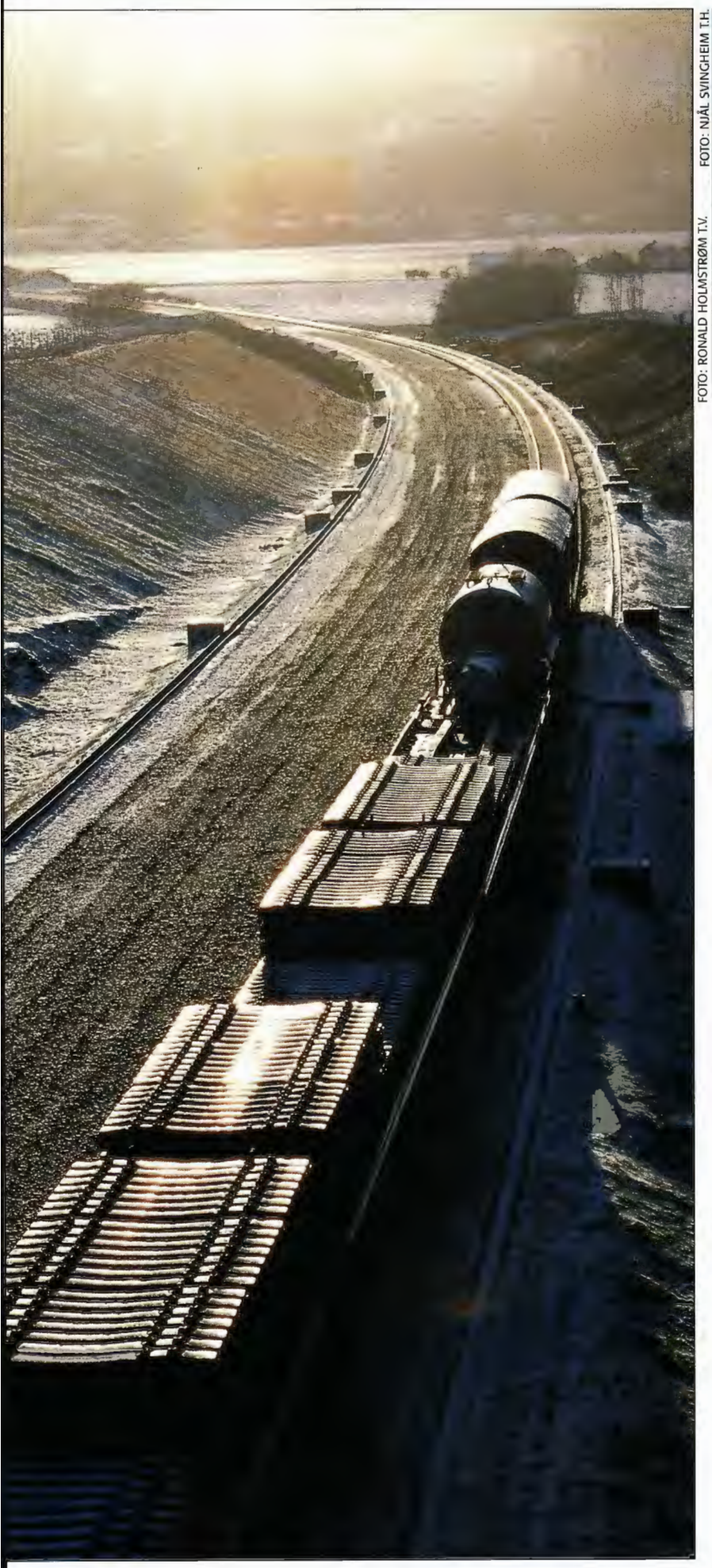


FOTO: RONALD HOLMSTRØM T.V.

FOTO: NJÅL SVINGHEIM T.H.

Den nye banen krysser den gamle i 90 graders vinkel ved Åshaugen

Sporombyggingstoget legger nytt spor på Vestfoldbanen i desember.

Toget jobber seg stadig nordover på parsell fire av Vestfoldbanen.

Baneservice

I desember og januar har Baneservice bygget spor på dobbeltsporparsellen Åshaugen – Sande – Holm på Vestfoldbanen. Strekningen er sju kilometer lang og utgjør parsell fire av den nye Vestfoldbanen. Sporombyggingstoget har vist seg godt egnet til også å bygge nye spor. –I tillegg er det en ny erfaring for oss å gjøre denne typen arbeider om vinteren, sier markedssjef Terje Muggerud i Baneservice. Utbyggingsdirektør Jon Frøisland mener sporleggingen i vinter åpner nye perspektiver for når slikt arbeid kan utføres. Han betegner arbeidet som et pionerprosjekt.

AV NJÅL SVINGHEIM

Da kontrakten mellom Jernbaneverket Utbygging og Baneservice ble undertegnet 4.desember var forberedelsene til arbeidene alt i full gang. Kontrakten om sporarbeidene er på om lag 40 millioner kroner. I tillegg til selve sporbyggingen, omfatter også kontrakten innlegging av en sporveksel i parsellens søndre ende. For første gang kom sporvekselen ferdig opplastet på spesialtransportvogn fra Sverige. Før jul ble det ene sporet lagt ferdig på hele den sju kilometer lange strekningen, mens det andre sporet ble påbegynt. Nå i januar skal jobben etter planen fullføres. Tidligere har det foregått lite av denne typen arbeider vinterstid. Men nå har Baneservice, for å kunne bli mer effektive og konkurransedyktige, for alvor kastet sine øyne på vinteren. På den måten utnyttes både maskiner og mannskap langt bedre enn

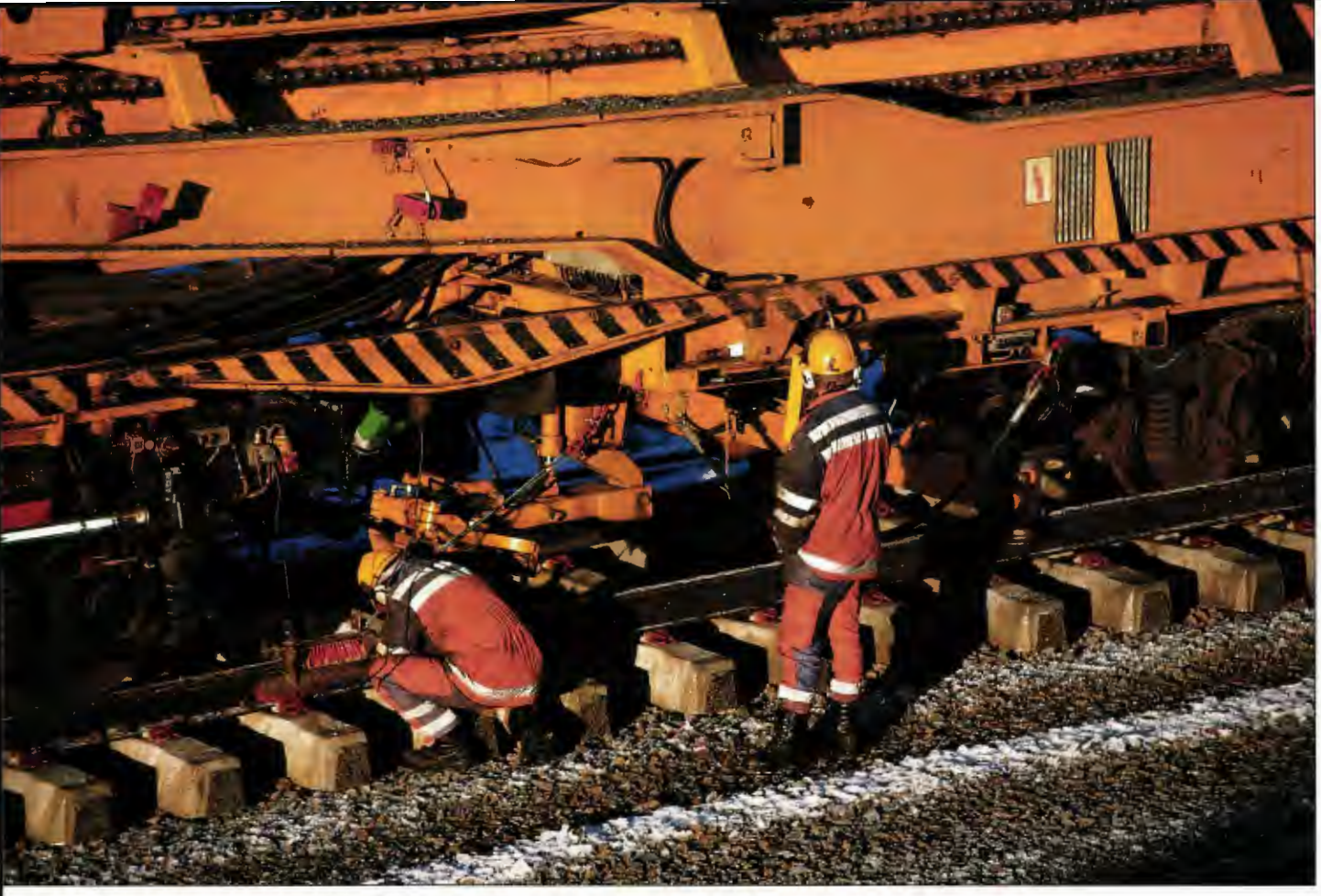


FOTO: RONALD HOLMSTRØM

med vinteroffensiv

før. Erfaringene med å legge spor under vinterforhold er så langt gode. Det er også helt nødvendig for Baneservice å bli mer effektive, sier Muggerud.

Vestfoldbanen

Moderniseringen av Vestfoldbanen er delt inn i 12 parseller. Så snart grunnarbeidene på parsell tre, altså den banestrekningen som bygges nord for parsell fire, er avsluttet skal Baneservice også legge spor der. Parsell tre er på 5,8 kilometer og sporarbeidene der omfattes også av kontrakten med Utbygging. Opprinnelig skulle hele strekningen fra Kobbervikdalen til Holm, parsell to, tre og fire, vært åpnet som dobbelsporet høyhastighetsbane i fjor høst. Den første biten av strekningen, Kobbervikdalen – Bergsenga på 4,6 kilometer, ble åpnet allerede i 1995. Åpningen er nå planlagt til høsten år 2000, og da står drøye 17 kilometer ny bane endelig ferdig. De prosjektene som da ligger nærmest i tid er byggingen av Nykirke kryssingspor, som er en del av parsell fem, og parsell 7.1 Barkåker – Tønsberg.

Mer jernbane for pengene

Det er altså Baneentreprenør i Baneservice som bygger de nye sporene på Vestfoldbanen i vinter. Baneentreprenør har 150 ansatte og omsetter for omlag 160 millioner kroner årlig. På grunn av økende konkurranse om oppdragene har prisnivået blitt redusert med helt opp til 40% de siste årene, forteller produktsjef Hans Antonsen i Baneentreprenør. På den måten blir det stadig mer spor og jernbane for pengene. Dette betyr at fortjenesten på oppdragene stadig er synkende, men det som redder oss er en kraftig effektivisering av produksjonen, sier han. Oppdragsgiverne i Jernbaneverket har også blitt stadig mer bevisste på hva et anlegg skal koste, fortsetter Antonsen. Baneentreprenør har også snust på oppdrag i utlandet, men har så langt ikke nådd opp i konkurransen der. Det er helt utenkelig at Baneservice kan påta seg oppdrag utenlands som kan medføre tap av penger. Slike oppdrag må forretningsenheten tjene på. Likevel kommer nok Baneservice også framover til å konkurrere om anbud utenlands.

Elektroentreprenør i Gråskallen

Også Elektroentreprenør i Baneservice møter nå skjerpet konkurranse, forteller produktsjef Geir Rismyhr. Senest gikk Elektroentreprenør glipp av kontrakten på elektroarbeidene ved Lyser kryssingspor på Sørlandsbanen på grunn av for høy pris. Derfor var det særlig viktig for Elektroentreprenør at de fikk kontrakten på elektroarbeidene i Gråskallen på Bergensbanen. Der skal arbeidene etter planen starte i mars. Rismyhr forteller at produksjonsapparatet i Elektroentreprenør viser en skikkelig konkurranseinnstilling, blant annet gjennom mer bevisst bruk av maskinparken og bruk av toskiftsordning.

Totalt regner Banservice nå med å ha effektivisert seg 20 prosent fra tidligere, mens ledelsen tror det er nødvendig med en forbedring på hele 40 prosent. For å få til det må Baneservice få samme rammebetingelser som konkurrentene, -det har vi ikke i dag sier Terje Muggerud.

Kontrakten mellom utbyggingsdirektør Jon Frøisland og baneservicesjef Øyvind Solvang ble undertegnet i desember.

FOTO: NÅL SVINGHEIM

SKØYEN - ASKER

Ny sjef til stort prosjekt

AV HARRY KORSLUND

Han ble ansatt i NSB Baneregion Øst i 1991, og startet karrieren som byggeleder for grunnarbeidene på to av parsellene på det nye dobbeltsporet mellom Ski og Sandbukta. Senere ble han leder for dette pionérprosjektet i moderne norsk jernbanehistorie. De siste par årene har han vært prosjektleder for byggingen av nytt dobbeltspor mellom Såstad og Haug på Østfoldbanen. Nå gleder han seg til å ta fatt på en ansvarsfull og krevende jobb. Kjøreveien har ruslet rundt på Skøyen stasjon med Per-Arne Fredriksen, nybakt sjef for Skøyen-Askerprosjektet.

Per-Arne Fredriksen er rask til å innrømme at han ikke trives når det blir for mye fokus og styr rundt ham som person. Han er i det hele tatt svært så beskjeden på egne vegne, og hadde helst sett at det ikke ble gjort noe stort nummer at han tar over sjefsjobben i Skøyen-Askerprosjektet i det hele tatt.

-Dette har blant annet sammenheng med at jeg i første omgang skal lede prosjektet ut 1999. Hvorvidt jeg fortsetter etter dette blir først avgjort etter at vi har gjennomført en evaluering av prosjektets organisering mot slutten av året. Jeg føler ellers at fokuseringen på meg som person er med å bidra til noen forventninger som hverken jeg eller noen andre foreløpig vet om det finnes dekning for. Jeg trives best når omgivelsene stiller forventninger til meg på bakgrunn av det jeg har oppnådd tidligere.

-Men du er jo ikke akkurat noe ubeskrevet lederblad i Utbygging. Dessuten kan du vise til gode resultater.

-Greit nok, men resultatene er ikke først og fremst min fortjeneste. Prosjektering og bygging av jernbane er ikke noe one-manshow der alt står og faller på lederens kunnskaper og evner. Tvert i mot, som leder er man helt avhengig av å ha gode og kompetente medarbeidere rundt seg, og denslags har ikke vært mangelvare i de prosjektene jeg har ledet så langt.

-Hva med dine egne forventninger til den nye jobben?

-Jeg tror det blir både spennende og utfordrende. Prosjektet er både stort og omfattende. Samtidig har jeg liten erfaring med å lede et prosjekt i prosjekteringsfasen. Jeg er vant til å forholde meg til maskiner og målbare mengder, sier Per-Arne, og plukker opp en neve grus for å illustrere hva han mener. -Nåvel, det er da nok av konkrete gjøremål og frister i dette prosjektet også. Sånn sett kan det godt hende at forskjellen er mindre enn jeg innbiller meg i utgangspunktet.

Frihet under ansvar

-Folk jeg har snakket med hevder du er både demokratisk og rettferdig, og det er tydelig at mange setter pris på din lederstil.

-Det er naturligvis hyggelig å høre, men folk har nok ulikt syn på min lederstil. Enkelte mener for eksempel at jeg ikke uttrykker mine forventninger tydelig nok. Jeg er imidlertid ikke tilhenger av å detaljstyre alt som foregår. Jeg er mer opptatt av å sikre at medarbeiderne jobber mot felles mål som er kjente, og har i utgangspunktet tillit til at de gjør de riktige tingene for å nå de riktige målene, og det uten at jeg nødvendigvis fotfølger alt som skjer.

-Med andre ord frihet under ansvar?

-Jeg er i utgangspunktet mindre begeistret for slike floskler, men jeg er ihvertfall genuint opptatt av å gi medarbeiderne reelle muligheter til å påvirke sin egen arbeidssituasjon. Jeg ønsker ikke å være en diktator, sier prosjektsjefen, og retter på hjelmen.

-Men på noen områder er du striks. Jeg har for eksempel hørt at du forlanger absolutt lojalitet til beslutninger som er fattet?

-Selvfølgelig, det skulle ellers bare mangle. Jeg er som sagt ydmyk i forhold til den kompetansen og kunnskapen som medarbeiderne besitter. Jeg lytter villig til det som blir sagt, og diskuterer gjerne forslag til løsninger med de som sitter nærmest problemstillingene. Men når beslutningen er tatt så forventer jeg at den blir fulgt, også av de som ikke er enige i beslutningen.

-Gjelder dette også i forhold til eventuelle ukloke beslutninger?

-Eventuell uenighet skal i hvertfall ikke debatteres offentlig, men diskuteres internt i prosjektet. For øvrig er jeg i tvil om det er riktig å bruke begrepet ukloke beslutninger. Det er viktig å være klar over at enhver beslutning innebærer større eller mindre grad av risiko. Det er dessuten minst like viktig å kartlegge hva risikoen faktisk består i. For øvrig er det naturligvis mitt ansvar å sikre at beslutningene blir fattet på et best mulig grunnlag, men samtidig vil jeg understreke at en risikofri løsning ikke alltid er ensbetydende med en optimal løsning.

-Dette må du forklare nærmere!

-Det hender faktisk ganske ofte at vi må ta beslutninger uten å kjenne til alle detaljer som kan innvirke på det endelige resultatet. I slike situasjoner er det viktig å skille det viktige fra det mindre viktige, nettopp for å sikre at risikoen blir så liten som mulig.

Glød og god stemning

I yngre dager var Per-Arne Fredriksen aktiv storrøyker, men så en dag i 1981 fant han ut at nå fikk det være nok.

-Du røykte 50-60 rullings om dagen, men sluttet tvert. Du må jo være i besittelse av en enorm viljestyrke?

-Å nei, det er Birgit som har skylda, ler Per-Arne. I dag er vi lykkelig gift og har to barn sammen, men slik ville det neppe ha vært hvis ikke jeg hadde lagt tobakken på hylla. Da jeg sluttet å røyke var livet et helvete i fjorten dager. Røyksuget herjet i kroppen, men så dro vi på ferie til Danmark, og etter to uker under konstant oppsyn var i grunnen det verste gjort.

-Du unner deg vel en sigar i festlig lag?

-Om så hadde vært, kunne jeg like gjerne tatt en blås hver eneste dag. For jeg har det trivelig på jobben blant flinke og dyktige medarbeidere. Og i fellesskap skal vi sørge for glød og løft og god stemning i Skøyen-Askerprosjektet. Det er det nærmeste vi kommer en programerklæring i denne omgang, sier Per-Arne, i det han forlater oss på Skøyen stasjon. Det er første fredagen i måneden, og hjemme i Råde venter dartpiler og gode kompiser på at sjefen skal komme hjem.

FOTO: OLE WALTER JACOBSEN

EN SAMLET PLAN FOR TRANSPORT

FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Til lands, vanns og i luften med

De problemer trafikkveksten på vegene skaper kan ikke løses med ensidig vegutbygging. Det må skje en overføring av trafikk fra privatbil til kollektive transportmidler, ikke minst til jernbane. Dette er hovedkonklusjonen i forarbeidet til Nasjonal transportplan. Jernbaneverket har deltatt i planarbeidet sammen med Statens vegvesen, Luftfartsverket og Kystverket.

AV KJELL BAKKEN

For første gang har de statlige etatene innenfor veg, jernbane, luftfart og sjøfart laget et felles planleggingsdokument; det lokale utfordringsdokumentet til Nasjonal transportplan, NTP. Hensikten er å få samordnet planleggingen og utbyggingen av transportnettet i landet.

Regionenes planleggere i Jernbaneverket har i høst arbeidet intenst sammen med planleggerne i de andre etatene for å synliggjøre hvilke utfordringer landets transportsystem står overfor. I hvert fylke har vegkontorene koordinert arbeidet med å lage et utfordringsdokument for fylket. Disse dokumentene skal danne grunnlag for å lage et samlet utfordringsdokument for hele landet og til slutt en helhetlig Nasjonal transportplan for perioden 2002 – 2011.

Interessemotsetninger

Planleggingskontoret i Region Øst har deltatt i det felles planleggingsarbeidet både i Oppland, Hedmark, Østfold, Oslo og Akershus fylker. – Stort sett har samarbeidet mellom etatene gått bra. Det meste har vi vært enige om, men det er likevel klart at de største interessemotsetningene har vært mellom veg og jernbane. Likevel synes jeg jernbanen har fått synliggjort hvilken rolle den kan spille for å løse felles transportoppgaver, sier plansjef Hans Christian Rauan i Region Øst til Kjørevegen.

Overføring

I alle sentrale østlandsfylker, og ikke minst i Oslo og Akershus, er man enige om at en ensidig vegutbygging ikke løser alle problemer trafikkveksten skaper. I noe varierende grad går man inn for en overføring av transportarbeidet fra privatbil til kollektive transportmidler, fortrinnsvis jernbane. Det kan redusere behovet for kostbare vegutbygginger og likeledes få ned antall ulykker som følger med veksten i biltrafikken.

Ulik prioritering

Når det gjelder hvilke utbyggingsprosjekter som bør prioriteres, er det ulike vurderinger i fylkene. I Oslo og Akershus er man unisont enige om at utbygging av kollektivnettet, spesielt nytt dobbeltspor Ski – Asker bør komme før ytterligere vegutbygging. I Østfold prioriteres utbygging av E6 og E18 før utbygging av dobbeltspor gjennom fylket.

I Hedmark vil man gjøre begge deler samtidig, med satsing på et eventuelt dobbeltspor fra Eidsvoll til Hamar og opprusting av Dovrebanen og Kongsvingerbanen som viktige prosjekter. Her antyder man at bompenger kan finansiere både veg- og jernbaneutbygging.

Mye å hente

I utfordringsdokumentet for Hedmark er det gjort noen interessante beregninger for forholdet mellom veg og bane. På strekningen Hamar – Oslo reiser det daglig 21 000 personer. Av disse reiser 3600 med tog og 17400 med bil. Dette tilsvarer i gjennomsnitt 9700 biler i døgnet på E6. Undersøkelser viser at maksimalt 30% av bilistene kan overføres til tog. Det betyr at toget kunne få 5200 nye reisende daglig – altså langt over en fordobling av trafikken. Dette ville være nok til å motvirke trafikkveksten man vil få på E6 frem til år 2011.

Diskusjon

Vi har hatt en del debatter på samspillet mellom buss og tog. Vegsiden er sterkt opptatt av å få etablert flest mulig ekspressbusstilbud, også langs jernbanen. Vi er først og fremst opptatt av en bedre samordning mellom buss og tog, samtidig som vi mener at å kjøre ekspressbusser parallelt med jernbanen ikke er en effektiv utnyttelse av ressursene. Dette er et eksempel på en problemstilling som fortsatt må modnes i de fora som arbeider med Nasjonal transportplan, sier plansjef Rauan.

Stortingsbehandling

Regjeringen skal legge frem Nasjonal transportplan for Stortinget våren 2000. Meldingen skal ha en tidshorisont på ti år, men med særlig vekt på de fire første årene. NTP erstatter de tidligere sektorplanene fra Statens vegvesen, Jernbaneverket, Luftfartsverket og Kystverket. Meldingen skal danne grunnlag for regjeringens bruk av virkemidler innen samferdselssektoren i årene som kommer.

Fakta om Nasjonal transportplan

- Alle statlige transportplaner samles i NTP
- NTP skal erstatte de fire sektorplanene for Jernbaneverket, Luftfartsverket, Kystverket og Statens vegvesen
- Planen sendes på høring til departementene og fylkene i september i år
- Den første NTP skal legges fram for Stortinget i mars neste år og omfatter perioden 2002-2011
- Statens vegvesen har ansvar for koordineringen av arbeidet

STANGHELLE BRU

Effektiv dødseksjon

FOTO: BJØRN ERIK HOLMESLAND

Stanghelle bru krysser Dale-elva ved utløpet til fjorden. Bildet er tatt før arbeidene tok til.

Stålbruer må med jevne mellomrom vedlikeholdes. Da er utfordringen å få utført arbeidene så raskt og til så lite hinder for togtrafikken som mulig. I Region Vest har de i mange år hatt sin egen framgangsmåte for denne typen arbeid. Rett før jul ble arbeidene på Stanghelle bru på Vossebanen avsluttet. Og kjørestrømmen har vært slått av i hele den nesten tre måneder lange arbeidsperioden på brua!

AV NJÅL SVINGHEIM

I Region Vest blir ikke kjørestrømmen slått av og på for hver togpassering ved slike arbeider. Før arbeidene starter blir det rett og slett montert inn en dødseksjon i kontaktledningen. Det betyr at kontaktledningen forbi arbeidsstedet er strømløs i hele anleggsperioden. Dermed blir arbeidsstansen ved togpasseringer langt kortere enn om strømmen måtte slås av og på for hver gang, med de prosedyrene det medfører, forteller prosjektleder Bjørn Erik Holmesland i Region Vest. Togene må ha en viss fart slik at de kan "seile" over brua. Det er derfor viktig at vi kan samarbeide med lokomotivførerne ved slike prosjekter. Det må sikres god informasjon til dem som kjører togene, slik at de er forberedt på det strømløse området. -Skulle et tog bli stående på brua, må det jo hentes ved hjelp av dieselkomotiv og det betyr forsinkelser. Det er lang tradisjon for å løse arbeider nær kontaktledningen ved å montere dødseksjoner her i regionen, forteller prosjektlederen.

Stanghelle bru ligger helt nøyaktig på kilometer 431,569 på Vossebanen. Den opprinnelige brua ble sprengt under krigshandlingene i april 1940 og senere på året ble den nåværende brua i stålfagverk bygget. Brua har en spennvidde på 32,8 meter og det var på høy tid at den ble overhalt. Store rustskader truet nemlig med å svekke bruas bæreevne. Selve arbeidet besto i å blåserense og korrosjonsbeskytte stålet i brukonstruksjonen. I tillegg måtte flere stålelementer forsterkes på grunn av store korrosjonsskader.

For å kunne utføre denne typen arbeider med stål må temperaturen være på minst tre varmegrader. Dermed måtte brua pakkes inn og en varmluftskanon ble brukt til "fyre opp" hele brua. På den måten ble det også en mer behagelig arbeidstemperatur for anleggsfolkene. Ved togpasseringer ble "gardinene" på begge sider av brua trukket fra og togene kunne passere uhindret. Bjørn Erik Holmesland forteller at både metoden med å innmontere dødseksjon i kontaktledningen og å fyre opp brua med varmluftkanon gir god økonomi for prosjektet. Begge deler betyr kortere anleggstid og varmluften gir muligheter for å utvide arbeidssesongen vesentlig.

Dale-elva som Stanghelle bru passerer over er en meget god lakseelv. Det betyr at det var ytterst følsomt å utføre arbeider som kunne medføre forurensning i elva. Før arbeidene tok til måtte derfor Region Vest drive utstrakt informasjonsvirksomhet til fiskeinteressene og et lakseklekkeri like nedenfor brua. Innpakkingen av brukontruksjonen sikret at utslipp fra arbeidene ikke fant sted. Det hører også med til historien at delene og utstyret til arbeidene ble fraktet inn med lekter. Til sammen kostet utbedringene på Stangehelle bru 2,8 millioner kroner, entreprenør var Solid Vedlikehold as, mens Produksjonsavdelingen i Region Vest sto for de jernbanetekniske arbeidene.

FOTO: BJØRN ERIK HOLMESLAND

Over ser vi brua under arbeid, varmluften ble blåst inn via rørene til høyre. Under er Stanghelle bru godt pakket inn mens vedlikeholdsarbeidene pågår.

FOTO: BJØRN ERIK HOLMESLAND

BEDRIFTSHELSETJENESTEN

Kjøper helse av NSB

Bedriftshelsetjenesten i Jernbaneverket er ikke lenger en del av NSB-systemet. For den enkelte ansatte er endringene likevel ikke store da Jernbaneverket fortsatt skal kjøpe bedriftshelsetjeneste hos NSB.

AV HANS KNUT OTTERSTAD, BEDRIFTSOVERLEGE, JERNBANEVERKET

Det som er nytt fra 1999 er at Jernbaneverket nå har egen bedriftsoverlege ved hovedkontoret, og at det nå er de enkelte hovedenhetene som gjennom lokale avtaler kjøper de tjenestene de trenger. Disse avtalene er inngått med NSB BA's lokale bedriftslegekontorer. Det er altså nå den enkelte hovedenhet som selv prioriterer hvilke tjenester den vil kjøpe fra den lokale bedriftshelsetjenesten. Bedriftsoverlegen i Jernbaneverket vil være en faglig støttespiller for hovedenhetene slik at Jernbaneverket blir i stand til å bli en aktiv og godt informert kunde. Det betyr både å vurdere kostnadene ved og nytten av tjenesten. I denne sammenhengen er det viktig å samle inn synspunkter både fra ledelsen, de ansatte, og fra verne- og sikkerhetstjenesten.

Det er også viktig at vi som kunde, og NSBs bedriftshelsetjeneste som tjenesteyter, får en felles forståelse av gjensidige forventinger og begrensninger til tjenesten. Derfor har bedriftsoverlegen ved NSB, BHT ved Oslo Sentralstasjon skrevet om bedriftshelsetjenestens synspunkter på sitt eget tilbud. For øvrig regner jeg med alle som har spørsmål eller synspunkter på bedriftshelsetjenesten benytter Kjøreveien eller internpost til å melde disse. Dersom noe skal kunne bedres er det viktig med klare signaler og meldinger!

FOTO: OLAV NORDLI

Bedriftshelseteamet på Oslo S til tjeneste, bak fra venstre: Bedriftsoverlege Ole Jørgen Hommeren og Ergonom Ami Løken. Foran fra venstre: Bedriftslege Carmen de Meer og bedriftssykepleier Gretha Tønnessen.

Bedriftshelsetjenesten i endring

En lege er en lege er en lege..... Men hva gjør egentlig en lege eller bedriftshelsepersonell som arbeider med forebyggende helsearbeid som for eksempel i Jernbaneverket?

AV OLE JØRGEN HOMMEREN, BEDRIFTSOVERLEGE, OSLO S

Bedriftshelsetjenesten skal bidra til å hindre eller å redusere risikoen for at ansatte blir syke på grunn av forhold på arbeidsplassen. Vi er rådgivere for arbeidsgiver (linjeledere) som har ansvaret for iverksette nødvendige tiltak. Vi nærmer oss denne oppgaven på forskjellig måte avhengig av hva som skal vurderes. Men det vil alltid være varianter av 1) samtale om helse og jobb, 2) gruppesamtaler, 3)spørreundersøkelser og 4) arbeidsplassvurderinger med eventuelle yrkeshygieniske målinger. Alt vi gjør oppsummeres i skriftlige rapporter som sendes oppdragsgiveren. Uansett metode så er det handling som teller. Vi følger derfor opp rapportene i nært samarbeid med ledelse og tillitsvalgte for å passe på at noe skjer, og for å lære av de erfaringer som gjøres.

Mange er vant til å bli kalt inn jevnlig til en såkalt helsesjekk. Helsepersonell har i mange år visst at disse undersøkelsene gir ytterst få helsegevinster for den enkelte, ut over den overtro at har man vært hos legen så er man frisk.

Alle *våre* undersøkelser er selektive. Det vil si at de har en bestemt hensikt hvor man leter etter sykdomstegn som kan ha sammenheng med arbeidet fordi man vet hva den ansatte utsettes for. Det kan for eksempel være lungesykdommer på grunn av støv, eller psykiske plager på grunn av stadig usikkerhet i arbeidet. Problemstillingen vil variere fra avdeling til avdeling over tid.

Mange kan kanskje oppleve at bedriftshelsetjenesten ikke har tid og glemmer enkeltmennesket. Det er vel både litt riktig og litt galt. Vi tror at å gjøre litt for mange i stedet for mye for den enkelte gir mest til flest, selv om vi ikke blir spesielt populære når muligheten for kjappe helsetjenester blir borte. Vi er opptatt av om mennesker blir syke på grunn av arbeidsforhold. Dersom ansatte mener at egen eller andres sykdom skyldes arbeidet, vil vi at de skal kontakte oss for utredning og oppfølging.

Bedriftshelsetjenesten er i endring. Vi skal ikke være "doktoren på hjørnet" hvor en får sine resepter og en sjekk i ny og ne. Bedriftshelsetjenesten i Jernbaneverket skal være en forebyggende helsetjeneste som skal arbeide sammen med ledelse og ansatte for å fremme helse og redusere risikoen for at ansatte blir syke på grunn av arbeidet.

Slagordet blir flere gode arbeidsår for alle i Jernbaneverket, -og ha en fortsatt god arbeidsdag!

Bergensbanen fyller 90

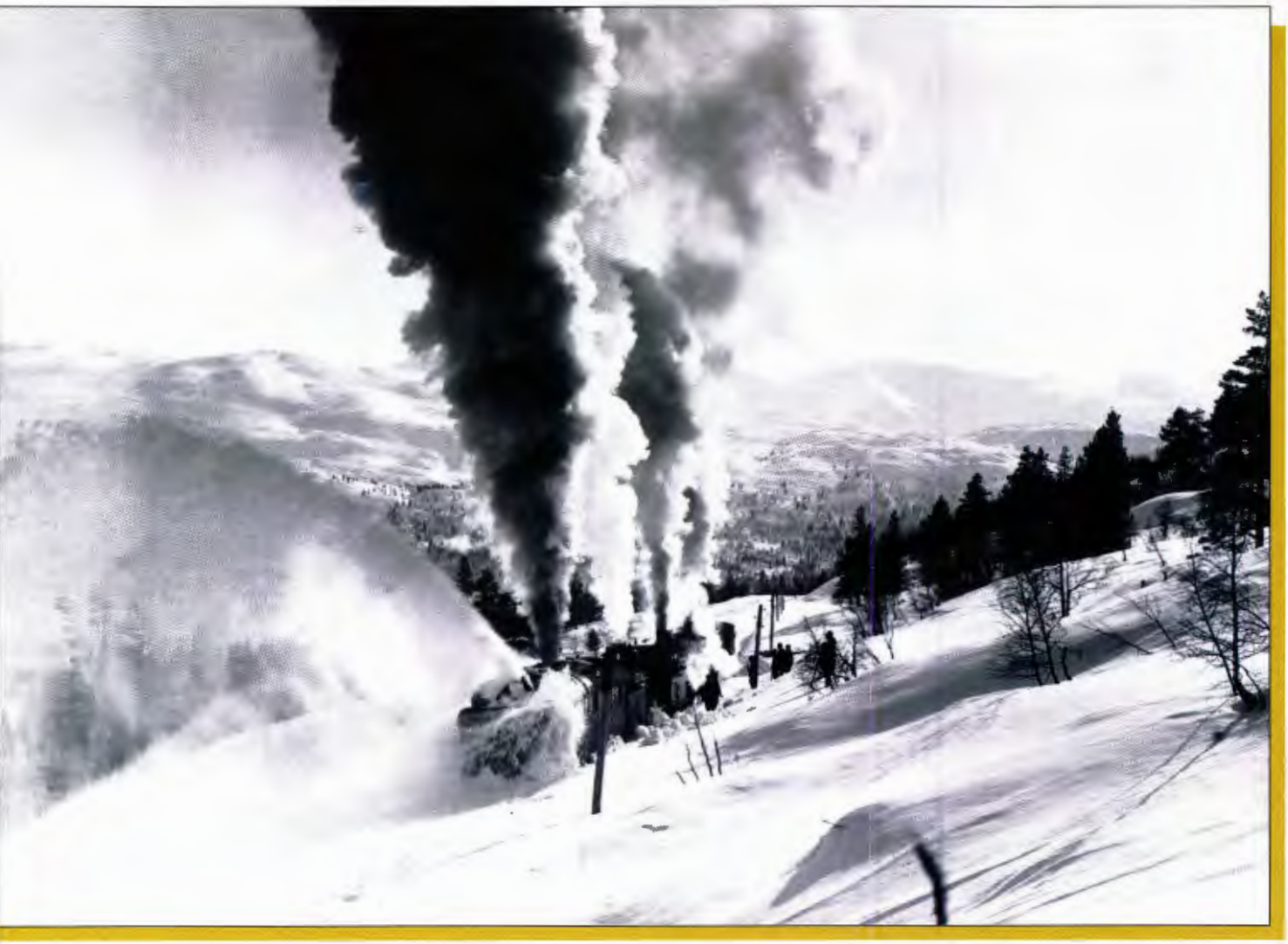


FOTO: NORSK JERNBANEMUSEUM.

Den Roterende i Raundalen, trolig våren 1908, etter at det ble oppgitt å holde banen åpen over fjellet denne vinteren, bl.a grunnet manglende snøoverbygg og –skjermer.

Til høsten, nærmere bestemt 27.november, fyller Bergensbanen 90 år. Det skjer samtidig som den siste parsellen av den nye høyfjellsstrekningen ferdigstilles. Tunnelen gjennom Gråskallen med det nye Tunga kryssingspor skal åpnes offisielt på jubileumsdagen.

AV NJÅL SVINGHEIM

Dermed har Bergensbanen fått til sammen om lag 25 kilometer med moderne trase over høyfjellet. Anlegget startet med byggingen av Finsetunnelen som ble tatt i bruk i 1993. I Region Vest har planleggingen av banejubileet alt startet. Det kommer til å bli flere markeringer gjennom året, men detaljer er ikke klare ennå, sier regionsjef Truls Erik Hegrenæs. Bergensbanens historie er sikkert kjent for de fleste av Kjøreveiens lesere. Banen ble offisielt åpnet av Kong Haakon 27.november 1909, bare 15 år etter det famøse Stortingsvedtaket om å bygge en jernbane fra Vossebanens endepunkt og opp til Taugevatn på banens høyeste punkt, 1301 meter over havet. Fire år senere ble strekningen fra Taugevatn til Roa vedtatt i Stortinget. Vossebanen fra Bergen til Voss var ferdigstilt allerede i 1883, da med smalt spor.

Bergensbanens nye trase over fjellet gir langt sikrere drift om vinteren, samtidig som vedlikeholdsinnsatsen kan reduseres betydelig. De lange snøoverbyggene på den gamle strekningen var svært vedlikeholdskrevende. Den nye traseen krever også mindre brøyteinnsats enn den gamle fordi banen nå ligger høyere i terrenget. Inne i Gråskallen tunnel ligger Tunga kryssingspor med buttspor for snørydningsmateriell. Dermed kan togene passere uhindret mens snørydningsmateriellet venter i buttsporet. Den 90 år gamle banen står foran flere fornyelser også i årene som kommer. Vossebanens kontaktledningsanlegg fra 1954 er modent for utskifting, mens det er planer om dobbeltspor gjennom Ulriken fra Bergen til Arna og traseforbedring på strekningen Trengereid - Takvam. I forbindelse med krengetogtilpasningene på banen, foregår det også her en omfattende nedlegging av planoverganger. Det skal bygges lengre kryssingspor på Hol, Torpo og Gulsvik, og kontaktledningsanlegget over høyfjellet skal oppjusteres til å tåle høyere hastigheter. For ikke å snakke om Ringeriksbanen…..

Det er utvilsomt nok av utviklingsmuligheter for banen som hadde kostet et helt statsbudsjett da den sto ferdig i 1909. Det blir helt sikkert mer Bergensbanestoff i Kjøreveien når jubileet nærmer seg.

Vellykket åpning av nye underganger i Rygge

Det var godt vær og stor stemning da Jernbaneverket Utbygging like før jul markerte åpningen en ny person-undergang og en ny undergang for Fylkesveg 332 ved Rygge stasjon. Det var riktig nok ikke hornmusikk, men servering av gløgg og pepperkaker sørget for at humøret var på topp. Utdeling av refleksbrikker med egenreklame for Såstad-Haugprosjektet var også populært blant de omlag 300 skoleelevene som var invitert til åpningen.

Samtlige talere, blant dem Utbyggingssjef Rolf. Kr. Jelstad, la vekt på at de nye undergangene fører til bedret sikkerhet for både kjørende og gående som har behov for å krysse jernbanen ved Rygge stasjon. Jelstad understreket spesielt betydningen av at mange skoleelever i Rygge nå har fått en tryggere skolevei. Elevrådsformann Helene Nygård fikk æren av å åpne den nye person-undergangen. Undergangen for den nye fylkesvegen ble åpnet av ordfører Asbjørn Froholt i Rygge kommune.

FOTO:KÅRE MELLING

Rygge 16.12.98.: Stort fremmøte og god stemning da Jernbaneverket åpnet to nye underganger ved Rygge stasjon.

Sira stasjon fjernstyrt

Tredje januar var siste dag med betjening på Sira stasjon på Sørlandsbanen. Begivenheten ble markert med en liten høytidelighet på stasjonen. Fra fjerde januar er stasjonen fjernstyrt fra togledelsen i Kristiansand. Den siste tiden har stasjonen hatt tre ansatte.

AV NJÅL SVINGHEIM

Sira stasjon ble åpnet under krigen, nærmere bestemt 17. Desember 1943. Fra 1.mai 1944 var Flekkefjordbanen omlagt slik at Sira ble avgreningsstasjon. Før Sørlandsbanen ble ferdig mellom Kristiansand og Moi, var Flekkefjordbanen smalsporet og hadde en annen trase mellom Sirnes og Tronvik. Fram til sidelinjen til Flekkefjord ble lagt ned i 1991 var det stor aktivitet på Sira, forteller TXP Terje Bakke en av de siste dagene stasjonen er betjent. Det gikk mange lokaltog mellom Moi og Flekkefjord og det var togbytte mellom Sørlandsbanen og Flekkefjordbanen på Sira. Den siste tiden har det vært tre ansatte ved stasjonen. Fra januar er to av dem overført til Stavanger, mens den tredje er overført til produksjonsavdelingen. Fjernstyringen ble tatt i bruk fra klokken 19 onsdag 9.desember, men stasjonen var likevel TXP-betjent fram til fjerde januar.

I forbindelse med fjernstyringen er sporene på stasjonen lagt om. Tidligere hadde Sira hele fire gjennomgående togspor, mens det nå bare er to. Likevel har stasjonen beholdt flere hensettingsspor, og det er fortsatt mulig å kjøre tog ut på Flekkefjordbanen fra Sira. Selv om stasjonen nå er ubetjent skal de samme togene fortsatt stoppe, og togbussen til Flekkefjord vil korrespondere med togene på Sira som før, forteller Bakke. Selv blir han langpendler til Stavanger fra januar av. Stasjonen på Sira vil likevel fortsatt ha aktivitet fra Jernbaneverket, produksjonsavdelingen i Region Sør har fast stasjonert elektropersonale der. Den første uken av januar ble avsatt til opprydding inne på stasjonen, og så har stillheten senket seg i den tidligere så travle bygningen.

FOTO: TORBJØRN STEIRO

Færre togspor på Sira stasjon etter fjernstyringen.

Sira stasjon har fortsatt hensettingsspor.

FOTO: TORBJØRN STEIRO

På vakt

Under jorda

for sikkerhets skyld

FOTO: OLAV NORDLI

FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Med hektisk anleggsarbeid i trangt og nært naboskap til sporet er sikkerhetstjenesten en svært viktig oppgave.

- Hvordan er været ute, snør det fortsatt? Det er like spennende hver gang jeg kommer ut etter en økt her nede, sier banereparatør Olav Nordli, (forøvrig navnebror av artikkelforfatteren). Kjøreveien treffer ham 25 meter under bakken på Oslos beste vestkant, der han er på vakt som sikkerhetsmann i Oslotunnelen.

Nede i dypet, omtrent der Oscarsgate møter Colbjørnsensgate, er tunnelveggen revet i en lengde på hundre meter. Når arbeidene med Nye Nationaltheatret stasjon avsluttes mot slutten av 1999, er det her østgående tog skal ledes inn i den nye stasjonshallen som er sprengt ut. Med en utvidelse fra to til fire spor på stasjonen, vil kapasiteten gjennom Oslotunnelen øke til nesten det dobbelte.

Lurveleven

Men nå er det hektisk anleggsarbeid som gjelder. Anleggsområdet er sølete, vått og skittent. Svette karer fra en entreprenør bakser innbitt med en borrmaskin og lager et lurveleven som gjaller mellom de harde betongveggene. Et lite vindpust er det eneste som forteller at et flytog kommer susende på sporet noen armlengder bak oss.

- Mange av gutta er vant til å jobbe nær sporet, og de er flinke til å passe seg. Men jernbanefolk er de ikke, og de trenger å holdes litt øye med. Jeg har måttet stoppe folk som med et "jeg skal bare" har vært på vei over sikkerhetsgjerdet, forteller Olav. Det er selvsagt strengt forbudt å ferdes til fots i den tett trafikkerte tunnelen.

Egen holdeplass

Klokka nærmer seg 14:30 da Kjøreveien kommer på besøk, og Olav er snart ferdig for dagen. Han begynte på vakt klokka seks.

- For meg som ikke har bil ville det vært svært vanskelig å komme hit så tidlig hvis det ikke hadde vært for godvilje fra togledere og lokførere. Dermed kan jeg ta toget og gå av på min egen lille private holdeplass her inne i tunnelen. Togene har såpass god kjøretid gjennom tunnelen at dette ikke skaper forsinkelser, sier Olav.

- Nei, nå gleder jeg meg til å komme ut i frisk luft, sier han og speider etter avløsning. Olav er utlånt fra Baneservice til Region Øst, og han skal holde til i Oslos "underverden" i én måned før en annen overtar og går en tilsvarende månedsturnus. Ved Nye Nationaltheatret jobbes det dag og natt – nattetimene må utnyttes til arbeid som kommer i berøring med sporet, siden det selvsagt gjelder å ikke skape forsinkelser for den daglige toggangen. Derfor er det fortsatt mange timers sikkerhetstjeneste som gjenstår før den utvidede og moderniserte stasjonen kan tas i bruk oppunder jul.

Bli med til Rondeslottet!

Norsk Jernbane-Avholdsforbunds vinterkurs på Ronndeslottet (tidligere Rapham) holdes 11.-15. Mars, Tema er "åpenhet-nærhet-samhold."

Temaet virkeliggjøres gjennom forelesninger, gruppearbeid og sosialt samvær.

Trenger vi vårt sosiale nettverk? Dette er ett av temaene som blir tatt opp av Live Fyrand. Røyking, den sosialt aksepterte rusen. Hva gjør den med oss på godt og vondt? Asbjørn Sørfonden fra Nasjonalforeningen for folkehelsen vil ta for seg temaet.

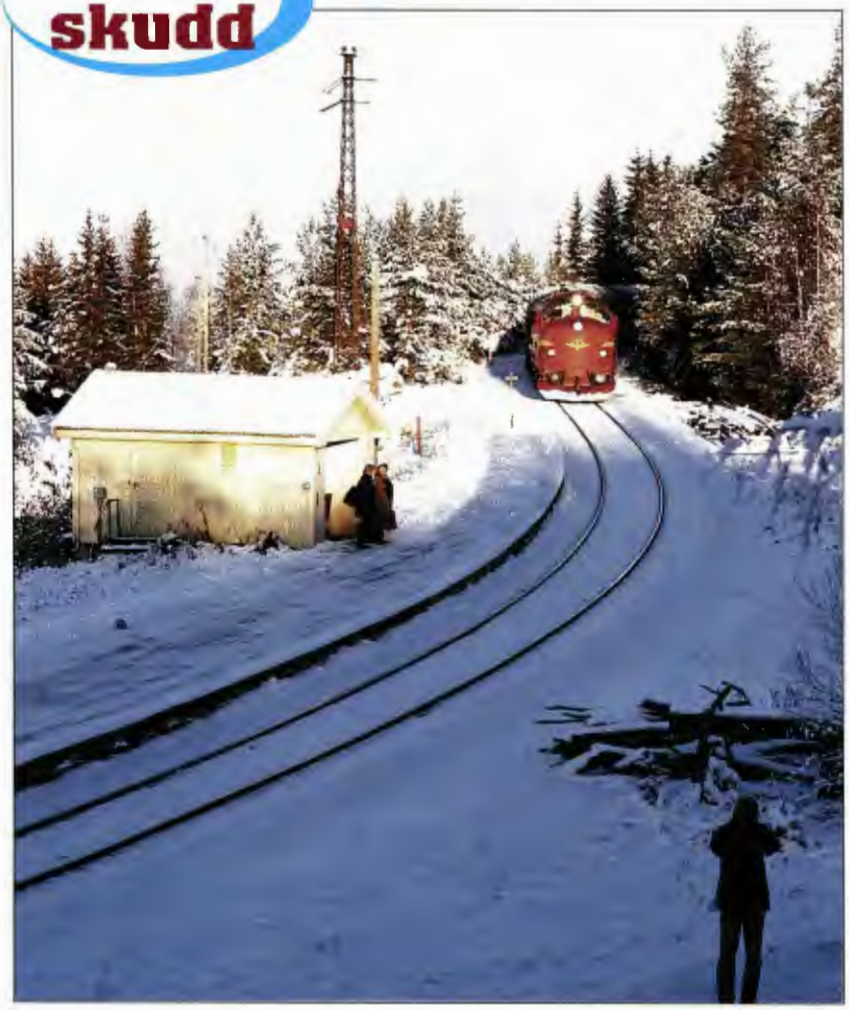
Aktuelt innen NSB BA og Jernbaneverket. Positive og negative erfaringer/problemstillinger vil bli tatt opp. Internprofilering vil redegjøre virksomheten de driver.

Kurset er åpent for alle ansatte i NSB BA og Jernbaneverket. For de som ønsker å ta med familien så er det fullt mulig. Det er egne barnepassere under forelesningene.

Kursavgiften er for:
-Aktive tjenestemenn/kvinner innen NSB BA og JBV kr. 600,-
-som deltar første gang og er 30 år eller yngre kr. 500,-
-Ektefeller og pensjonister kr. 1100,-
-Enkeltromstillegg pr. døgn kr 150,-
-Priser for barn (på foreldrenes rom)
1-5år gratis, 6-11 år 450,-, 12-16 år 900,-

Flere opplysninger kan du få av avdelingsingeniør Kåre Fossum, Teknisk kontor Prinsensgt. 7-9, som også tar imot påmeldinger. Telefon (231) 53021, privat: 32 82 37 46

Blink-skudd



I anledning av at det er 10 år siden persontrafikken på Valdresbanen ble innstilt, har Thor Bjerke sendt oss dette bildet. Her ser vi tog 284 Fagernes – Oslo S ankomme Fall hp. på Valdresbanen 19. November 1988. Kjøreveien honorerer blinkskudd!

Jernbanemesterskap og skitreff på Ål 20.februar

Du blir sponset med kr 300 pr pers på overnattingen lør/søn!

Bjørn Dæhli kommer ikke , men derimot håper vi det kommer en bråte skiglade og humørfylte jernbanefolk til en skihelg på Ål. Selvfølgelig er den bedre halvdel og eventuelle barn også hjertelig velkommen. Jernbaneidrettslaget på Ål "Rubb og Stubb" er arrangør. I tillegg skal en del av NSB-klubbens medlemmer vise hvor de ligger på formkurven. Det blir nok interessant!? NSB-klubbens medlemmer bruker denne påmeldingen.

Her blir det et skitreff for jernbanefolk med bl.a. Jernbanemesterskapet over 15 km klassisk for menn og 7,5 km klassisk for kvinner. I bedriftsklassen er det muligheter for de fleste med 12 aldersbestemte klasser. I tillegg blir det en familieklasse valgfri distanse (minst 3), en puddingklasse 3 km å fullføre og ikke minst en supporterklasse. De bør ha med seg gamle OL effekter, bjeller etc. Premiering i alle klasser. Selve arrangementet går på Liatoppen 10 km fra Ål. Start kl 13.00 på lørdag. Det blir bankett og fest på lørdag kveld med underholdning og dans til levende musikk.

Overnatting på Hallingdal Hotel i Ål.
Alt 1. Fre-Søn Kr 545,- pr pers pr døgn i dobbeltrom -(kr 300.- pr .pers) Inkl 2-retters middag fredag, frokost, selvsmurt nistepakke samt 3 -retters middag lørdag aften og brunch søndag.
Alt 2 Lør/Søn kr 595.- pr pers i dobbeltrom - (kr 300.- pr .pers) Inkl 3 retters middag lørdag overnatting og brunch søndag.
Tillegg for enk.rom kr 130,- pr døgn.
Hotellbestilling: Direkte til hotellet, tlf 3208 2111, fax 3208 2032.
Oppgi "Jernbanemesterskapet" som referanse

NB De som melder seg på gjennom sine idrettslag får også redusert prisen på overnatting lør/søn med kr 300,- pr pers og trenger ikke bruke denne påmeldingen.

Navn.....klasse.....Født:.....

Sambo, etc .....klasse.....Født:.....

Barn.....klasse.....Født:.....

Poststed.....Tlf jobb/privat .....

Klasseindeling: JM Bedrift, - Bedrift utenom JM - Familie - Pudding - Support
Påmeldingsavgift til JM menn kr 120, damer kr 75. Øvrige kr 60 for aldersbestemte klasser, 75 for puddinglassen og 200 pr familie (support gratis). Vinneren av puddingklassen blir pålagt å starte i jernbanmesterskapet neste år...
Påmelding før 30. januar til: Amund Johnsrud, Linjen ÅL. mob 900 60003, fax 68830

Dialog

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

ANSVARLIG REDAKTØR:

Sigurd Sandvin

REDAKSJON:

Njål Svingheim (redaktør), linje 55156

Olav Nordli, linje 55990

Stig Herjuaune linje 72525

Harry Korslund, linje 55989

Lone Christensen, linje 57242

ADRESSE, REDAKSJONEN:

Kjøreveien v/ Svingheim

HK, 0048 Oslo

Epost intern: Njal Svingheim@dir@JBVP19.I

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

Informasjon i Jernbaneverket:

HOVEDKONTORET

Informasjonsdirektør Sigurd Sandvin

(22 4)5 51 55

Region Øst

Kjell Bakken (22 4) 57573

Region Nord

Stig Herjuaune (72 5) 7 25 25

Region Sør

Arne Habberstad (32 2) 7 55 80

Region Vest

Truls Hægrenæs (55 9) 6 61 00

JBV Utbygging, Oslo

Øystein Grue (22 4) 5 59 54

JBV Utbygging, Drammen

Ronald Holmstrøm (32 2) 7 57 98

Jernbaneverket

Norges eldste?

Historien om landets eldste skinne går videre. Strengt tatt gjelder "konkurransen" bare for skinner som ligger inne i spor tilknyttet det offentlige jernbanenettet i dag. I forrige nummer av kjøreveien kunne vi bringe bilde av en skinne fra 1876 som ligger på Numedalsbanen, tatt av Terje Eidsmoen. Dette er fortsatt den eldste skinnen vi kjenner til som ligger inne i spor.

Vi har likevel fått tilsendt bilde av en enda eldre skinne. Knut Torgersen i Halden var for noen år siden med på å fjerne et gammelt spor, skinnene på det sporet var fra 1874! Torgersen kappet av en bit av de 125 år gamle skinnene og har dermed tatt vare på et stykke håndfast jernbanehistorie. Knut Torgersen er fagarbeider linjen i Halden.

Men fortsatt er altså eldste skinne, som vi vet ligger i spor, fra 1876.

Vet du om enda eldre skinner på dagens jernbanenett, skriv til Kjøreveien og det vanker honorar.

Norsk Jernbane-musikkforbund

NJMF har avholdt sitt representantskapsmøte der representanter fra samtlige 7 korps tilsluttet forbundet deltok. Jernbanens Musikkorps Drammen sto som arrangør, og delegatene fikk også anledning til å overvære en meget fin konsert som korpset holdt i Drammens Teater.

Beretning og regnskap viste at NJMF har hatt en innholdsrik periode, blant annet deltok samtlige korps i forbundet på Nordisk Jernbanemusikkstevne i København i mai 1998.

Av beretningen kom det ellers fram at det fremdeles finnes sjefer i JBV og NSB BA som ikke har innsett viktigheten av å ha oppegående korps i egne rekker. Korpsene er med og skaper en positiv omtale av JBV og NSB og gir mye gratis PR for disse.

Etter møtet ser NJMFs styre slik ut:
Formann: Sven Erik Larsen, JMK Drammen
Nestformann: John Henning Nilsen,JMK Stavanger.
Sekretær: Steinar Jørstad, JMK Trondheim.
Kasserer: Egil Kjelbrott, JMK Oslo.
Styremedlemmer: Inger S Olsen, JMK Bergen.
Terje Berntsen, JMK Hamar
Roger Svendsen, JMK Narvik

Steinar Jørstad

Påminnelse

ASBESTUNDERSØKELSEN FOR PENSJONISTER

Alle jernbanepensjonister som sluttet før 1. Januar 1990 fikk tilsendt et spørreskjema om asbest. Spørsmålene går på om man har vært utsatt for asbest i sitt arbeide i jernbanen. Bedriftshelsetjenesten har sendt ut dette skjemaet, da vi har fått i oppdrag fra NSB BA, Jernbaneverket og NSB Biltrafikk å kartlegge asbestutsatte pensjonister.

For pensjonister som sluttet etter 01.01.90 har vi et godt register over asbestpåvirkning og vi har derfor ikke sendt spørreskjema til disse. Innsendingsfristen er satt til 17.01.99. Er det noen som ennå ikke har svart, vennligst send inn utfylt spørreskjema snarest mulig.

Nils E. Kirkhus
bedriftslege, NSB BHT Drammen

Jernbanemuseets venner

INNKALLING TIL ÅRSMØTE 1999

Jernbanemuseets Venner avholder årsmøte lørdag 20. mars 1999 i Jernbanesamfundet, Hamar. Møtet begynner klokken 12.00.

Dagsorden:
1. Godkjenning av innkalling og dagsorden
2. Valg av dirigent og referent
3. Behandling av årsberetning og regnskap, herunder spørsmålet om ansvarsfritakelse for styret. Revisors beretning leses opp på årsmøtet.
4. Budsjett og bevilgninger for 1999
5. Fastsettelse av neste års kontingent· styret foreslår uendret kontingent for år 2000.
1. Innkomne forslag.
Ingen forslag var innkommet ved fristutløp.
1. Valg iht. vedtektenes §§ 4 og 5.

Styrets årsberetning og regnskap vil bli tilsendt ved henvendelse til Norsk Jernbanemuseum etter 20. februar 1999. Øvrige sakspapirer vil bli utdelt på årsmøtet.

Etter møtet blir det servering av kaffe/te og smørbrød. Medlemmene ønskes hjertelig velkommen!

For styret, Kjartan Kvernsveen, leder

Feil i desember

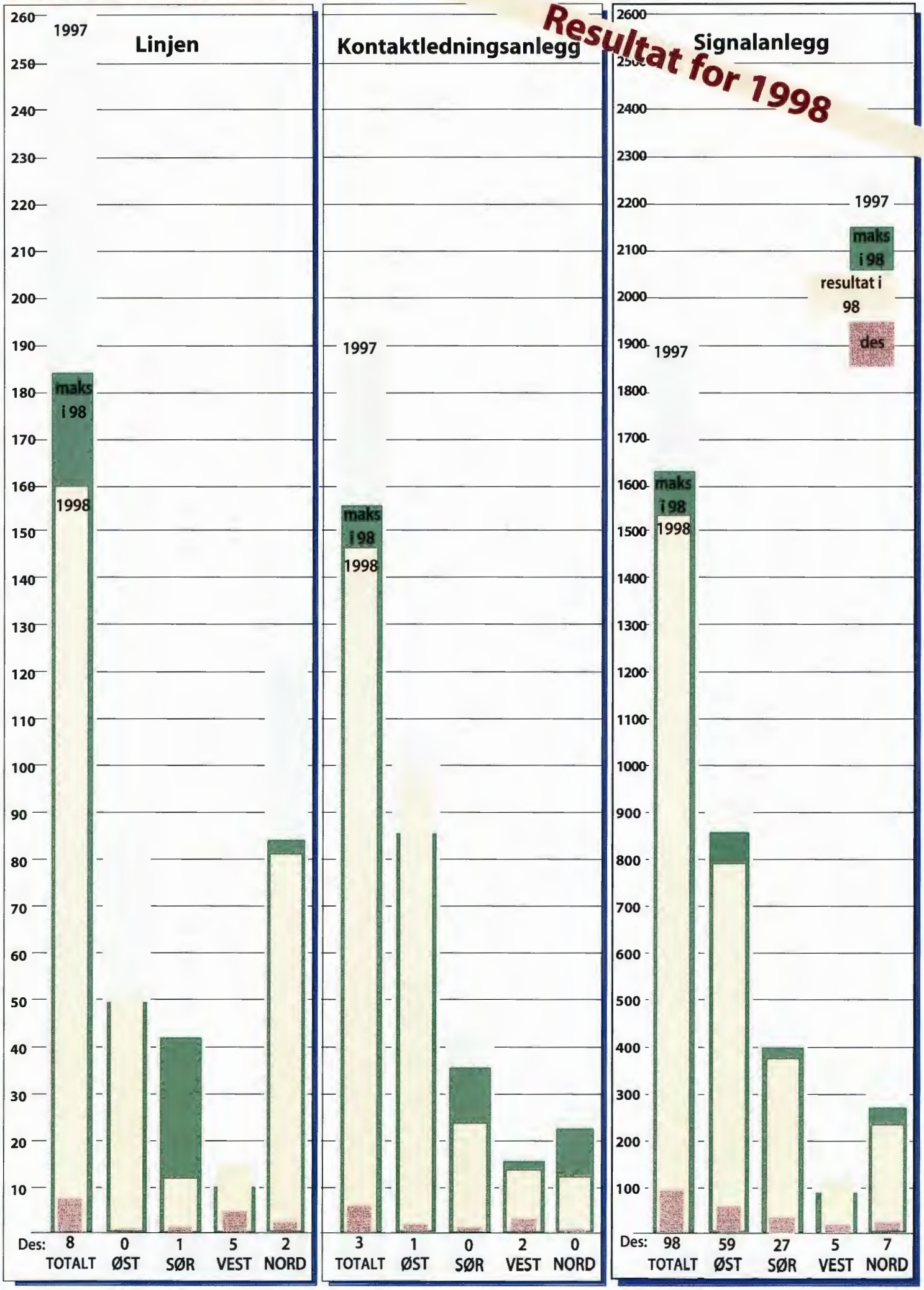


FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Lille julaften ble Jernbaneverkets julepresang til alle på Skorstøl åpnet. Denne brua sikrer trygg ferdsel over Sørlandsbanen.

24 meter lang julepresang

Julaften kom en dag på forskudd til beboerne på Skorstøl i Gjerstad kommune. 23. desember fikk de en presang helt utenom det vanlige av Jernbaneverket. En ny bru over Sørlandsbanen ble åpnet for trafikk, og en usedvanlig stygg planovergang kunne stenges for godt.

AV ANDERS HAAKONSEN

6 voksne og 5 barn holder til på Skorstøl like ved kryssingsporet med samme navn. Inntil nylig måtte de krysse Sørlandsbanen i plan hver gang de skulle ut på veien. Overgangen var en av de virkelig lumske. Den lå midt i en bratt bakke og var uten sikring. Sikten mot banen var dårlig uansett hvilken vei man kom. Spesielt ille var det når man kom nedover.

- En knaus sperret utsynet mot banen østover, så vi måtte kjøre nesten fram til sporet for å se om det kom tog, forteller Anders Skorstøl. - Når det var mye snø var det ekstra ille. Høye brøytekanter hindret sikten, og snøen dempet lyden så det var nesten ikke mulig å høre togene.

Anders og de andre på Skorstøl har fått ca. en kilometer lenger vei å kjøre, men det plager ham ikke. Den prisen betaler han gjerne for å kunne krysse banen uten bekymringer. Som far til tre små barn setter han stor pris på at den gamle overgangen nå er fjernet og gjerdene lukket på begge sider av banen.

- I 1994 fikk jeg en påminnelse om hvor farlig det kan være å bo langs banen. Det var så mye snø at man brukte roterende plog for å holde sporet åpent. En gang kom hunden min ned på skinnene og ble tatt av plogen. Jeg fant den igjen i små deler bortover langs banen. En annen gang mistet en venn av meg en hund under jakt. Den fikk los på et rådyr og var ikke oppmerksom på at toget kom, sier Anders Skorstøl.

Sikkerheten er ikke det eneste Region Sør hadde i tankene da det ble bestemt at planovergangen skulle bort. Et annet hensyn er togframføringen. Overgangen lå bare noen få meter fra østre ende av kryssingsporet. Før krengetogene settes inn, skal dette kryssingsporet få samtidig innkjør. Da kan det ikke være planoverganger mellom innkjørsignalene.

Den nye brua krysser begge sporene. Kryssingspunktet ble valgt på grunn av topografien. Ved brustedet går banen i en skjæring som er så dyp at man slapp å bygge opp noe særlig under landkarene. Dermed kom Jernbaneverket relativt billig fra det. Prisen for den 24 meter lange brua er 1,41 millioner kroner pluss moms. Byggearbeidet er utført av NCC Eeg-Henriksen.

Brua ligger et stykke unna den nedlagte overgangen. Det måtte derfor anlegges 900 meter ny vei, og deler av den gamle bygdeveien ble utbedret. Veiarbeidet kom på knapt 700 000 kroner.

Veiforbindelsen betjener tre husstander. Tømmerbilene er dessuten avhengige av den nye forbindelsen for å få adkomst til et skogbruksareal på vel 5 000 mål. Veien er også eneste adkomst til kommunens vannverk ved Urvann som ble etablert i 1993.

FOTO: ANDERS HAAKONSEN

En usedvanlig stygg planovergang er borte. Man måtte kjøre nesten helt fram til skinnene for å se om det kom tog. Når føret var glatt, var det litt av en nervepåkjenning.