KJØREVEIEN

INTERNBLAD FOR JERNBANEVERKET NR 2 - 1999

Bane Tele baner vei

Side 3

Det raser på Ristesund

I januar raste det igjen på Ristesund mellom Hallingskeid og Myrdal på Bergensbanen. Nå vurderes flere tiltak for å sikre banen på dette svært vanskelige stedet.

Side 14

Tar form

Nye Nationaltheatret stasjon tar nå form også over bakken.
28. november tas stasjonen i bruk.

Side 10

Jernbaneverket

Vil gi bedre luft

- Det startet som et arbeidsmiljøprosjekt, nå er det også et miljøtiltak overfor omgivelsene.
- Forsøk er igang for å redusere utslippene fra Jernbaneverkets 160 skinnegående maskiner.

Side 9

Løsning på Ganddal-floken?

9. mars i år skal transportplanen for Nord-Jæren behandles i Stortinget.
- Dersom Stortinget bestemmer at Riksvei 44 skal bompengefinansieres, legges grunnlaget for at Sandnes kommune tar reguleringen av godsterminalen opp til ny behandling

Side 4

Signaler

Framtiden formes nå

Mandag 15. februar ble det nasjonale utfordringsdokumentet for Nasjonal transportplan (NTP) offentliggjort. Dette representerer en milepæl i norsk samferdselshistorie. For første gang har de fire transportetatene – Jernbaneverket, Statens vegvesen, Luftfartsverket og Kystverket – lagt fram et felles dokument som beskriver Norges samlede utfordringer på transportområdet. Selve planen skal legges fram for Stortinget våren 2000. NTP erstatter samtidig de sektorvise transportplanene – bl.a. Norsk jernbaneplan – som politisk styringsdokument.

Beslutningen om å lage en felles transportplan ble tatt av Stortinget sommeren 1997. Det var nok noen som den gang opplevde dette som en utidig endring av tidligere praksis – ja, kanskje som et uhensiktsmessig politisk skrivebordsvedtak. De som har hatt anledning til å delta i arbeidet med NTP så langt, vil tvert imot kunne bekrefte at vedtaket har vist seg å være klokt og framtidsrettet. De fire etatene har for første gang vært nødt til å sette seg ned og se sin egen sektor i sammenheng med naboens. Det har vært en nyttig øvelse.

Resultatet så langt er interessant sett med jernbanens øyne. En av hovedutfordringene som trekkes opp, er hvordan vi skal løse transportoppgavene i og rundt de største byene. Både av hensyn til framkommelighet og av hensyn til miljøet viser prognosene at trafikkveksten på veiene ikke kan fortsette. Derfor må bl.a. en større del av veksten tas av jernbanen. Dette er de fire etatene enige om.

Et av de viktigste kortsiktige virkemidlene for å få dette til, er den såkalte Oslopakke 2. Denne pakken legges faktisk fram til politisk behandling før NTP er ferdigbehandlet. Samferdselsdepartementet arbeider nå med proposisjonen som etter planen skal legges fram for Stortinget i løpet av våren 1999. Oslopakke 2 er først og fremst en finansieringspakke for en forsert kollektivutbygging i Oslo-området. Ekstra bompenger, et lite påslag på kollektivbillettene i hovedstadsområdet og ekstraordinære statlige midler skal bl.a. finansiere nye dobbeltspor til Asker og Ski, utbedring av T-banenettet i Oslo og innkjøp av nytt lokaltrafikkmateriell.

Gir Stortinget sin tilslutning til disse planene, representerer det et historisk løft for jernbanen som transportform. Det vil være et konkret bevis for at ord om transport fra vei til bane kan bli til handling.

Det nærmeste året blir m.a.o. et helt avgjørende år for jernbanens framtidige utvikling. Utbygginger tar lang tid. Resultatene av beslutningene gir ikke effekt før om 5-10 år. Men framtiden formes nå, og vi må bidra til at de riktige beslutningene faktisk tas. I mellomtiden skal vi fortsette å levere et solid jernbaneprodukt på eksisterende infrastruktur og bekrefte at jernbanen er tilliten verdig.

Magne Paulsen

Kartet viser Grenlandsbanens indre og ytre korridor

Grenlandsbanen på høring

Planutredning og konsekvensutredning for Grenlandsbanen ble lagt ut på høring nå i februar. Grenlandsbanen skal knytte Vestfoldbanen sammen med Sørlandsbanen, og konsekvensutredningen skal danne beslutningsgrunnlag for en fylkesdelplan for banen i Telemark og Aust-Agder fylker. Grovt sett opereres det med to alternativer for Grenlandsbanen, forteller plansjef Helge Tunheim i Region Sør. En ytre trase som fra Porsgrunn går gjennom Bamble og Sannidal ved Kragerø fram til Skorstøl på Sørlandsbanen. Denne ytre linjen blir 59 kilometer lang og er beregnet å koste om lag 3,8 milliarder kroner. En stor fordel med denne linjen er at den passerer nær Kragerø by og kan få en stasjon som betjener byen. Den indre linjen går mer rett mot Neslandsvatn stasjon og videre sørover mot Skorstøl. Denne linjen blir 62 kilometer lang og er kostnadsberegnet til 4,1 – 4,2 milliarder kroner. Fordelen med den indre linjen er at den møter Sørlandsbanen lenger nord og at det dermed kan åpne for en foreløpig løsning med ny bane bare mellom Porsgrunn og Neslandsvatn. En slik bane vil koste 2,8 milliarder og blir altså vesentlig kortere, men Tunheim understreker at en da ikke oppnår full effekt av tiltaket. Den mest kompliserte strekningen på Grenlandsbanen vil være å komme seg ut av Porsgrunn by. Her er det tidligere gjennomført såkalte mulighetsstudier i samarbeid med Porsgrunn og Skien kommuner. Disse viser mulige traseer som krysser elva nord for dagens stasjon. Resten av banen vil gå gjennom småkupert terreng, forteller Tunheim.

Forutsetningen for å bygge Grenlandsbanen er at strekningen Farriseidet – Porsgrunn er bygget ut først. Planarbeidet på denne strekningen har kommet så langt at det kan være mulig med en byggestart i år 2002 – 2003. Høringsfristen for konsekvensutredningen av Grenlandsbanen er 15.april, og plansjefen håper fylkene kan velge korridor i løpet av juni.

Om Baneservice og tilknytningsform

I den senere tid har det vært skrevet i pressen om tilknytningsformen til Baneservice. Artiklene er blant annet basert på offentlig korrespondanse mellom Jernbaneverket og Samferdselsdepartementet. Jernbanedirektør Magne Paulsen understreker at Jernbaneverket ennå ikke har kommet med noen endelig anbefaling av hva JBV mener bør være Baneservices framtidige tilknytningsform. Han mener likevel det er positivt at pressen viser interesse for temaet. - Vi ønsker en åpen prosess i denne saken, sier Paulsen. Det pågår en dialog mellom JBV og Samferdselsdepartementet om Baneservices framtidige tilknytningsform. Det er Stortinget som eventuelt tar en avgjørelse om å gi Baneservice en friere stilling. Baneservice ser ut til å få et overskudd på 8 millioner kroner for 1998. Forretningsenheten har vel 450 ansatte og omsatte i fjor for rundt 500 millioner kroner.

TELENETTET ÅPNET FOR EKSTERNE KUNDER

2,5 milliarder ganger i sekundet

Første februar var en stor dag for Bane Tele og Jernbaneverket. Dagen var faktisk også en merkedag i norsk telehistorie. Bane Tele åpnet da sitt teletransportnett for eksterne kunder. Dermed ble Jernbaneverkets forretningsenhet først i landet som konkurrent til Telenor på teletransporttjenester. Åpningen av nettet skjedde bare vel et år etter at myndighetene åpnet for fri konkurranse. 3700 kilometer med Norges mest avanserte telenett ligger klart. Langsiktige avtaler er allerede inngått med operatørene ElTele og Telia Nettjenester.

Jernbanedirektør Magne Paulsen åpner Bane Teles teletransportnett.

AV NJÅL SVINGHEIM

Det var ikke med liten stolthet at Jernbanedirektør Magne Paulsen og fungerende Telesjef Kai-Tore Rønold foretok den offisielle åpningen av telenettet på Oslo S første februar. I nærvær av pressefolk, kunder, leverandører og folk fra forskjellige enheter i Jernbaneverket ble ledningspluggen som åpnet nettet satt i riktig kontakt. Dermed var Telenors første konkurrent på teletransporttjenester i drift. Det har vært hektisk aktivitet hos Bane Tele og leverandørene det siste året. Jernbanens fiberoptiske nett har blitt bygget ut med ytterligere 530 kilometer ny kabel og det mest moderne transmisjonsutsyret på markedet er installert. Det betyr at det nå er mulig å kople seg på Bane Teles nett i alle de største byene og i de fleste mindre byer og tettsteder sør for Trondheimsfjorden. Forutsetningen er selvfølgelig at stedet har jernbane. 40 knutepunkter er etablert i Sør-Norge. Ut fra disse punktene må signalene videreføres av lokale nettoperaterer. Bane Tele kan også ta ansvar for å etablere forbindelser fra "dør til dør" om kundene ønsker det.

30 tusen samtaler samtidig

Det er vanskelig å forstå hvilken enorm kapasitet det er i et fiberkabelnett. Et bilde på dette er at Bane Teles standard overføringeslinjer har en kapasitet som tilsvarer 30 tusen telefonsamtaler samtidig. På enkelte strekninger er det tatt i bruk tilleggsutsyr som igjen firedobler denne kapasiteten. Produktsjef Jan Helge Rød i Bane Tele forteller at kapasiteten i fiberkabelen nærmest er ubegrenset, det er elektronikken som styrer signalene i hver ende av kabelen som setter begrensningene. Bane Tele har altså installert den mest moderne teknikken som er å få tak i på markedet i dag, men om fem år kan utviklingen ha gjort det mulig å ta ut enda større effekt av fiberkablene, sier Rød. For å gjøre størrelsene enda mer ubegripelige for menigmann minner han om at tykkelsen på fiberkabelen er som på et hårstrå og at signalene består av lysimpulser som kan slås av og på 2,5 milliarder ganger i sekundet....

Ønsker også interne kunder

Bane Tele har altså allerede inngått kontrakter med Telia og ElTele om salg av overføringskapasitet. Telias trafikk utgjør mellom 10 og 20 % av kapasiteten i nettet. ElTele ligger ennå i startgropa men kan etter hvert også komme opp i en trafikk på nivå med Telias trafikk i dag. Jernbanverkets egen trafikk i telenettet legger bare beslag på 1 % av kapasiteten. Det betyr at det er svært mye ledig overføringskapasitet for Bane Tele å selge. Aktuelle kunder er alle teleoperatører i Norge og større bedrifter med stort behov for rask kommunikasjon rundt i landet. Men Bane Tele understreker i tillegg sterkt at de også ønsker seg interne kunder i Jernbaneverket. Allerede dagen etter den offisielle åpningen av nettet fikk Bane Tele flere henvendelser fra potensielle kunder.

Milepeler i Jernbanens tele-historie

1853 Telegraf tas i bruk på Hovedbanen
1882 Signaltelegraf for togframføring blir innført
1890 Telefoninett med manuelle sentraler blir etablert
1899 Telegrafloven vedtas med varig unntak for NSB. Dermed er NSB sikret retten til å etablere eget telenett
1935 De første automatiske sentralene etableres i telefoninettet
1980 Den første fiberkabelen tas i bruk mellom Oslo S og Nationalteatret stasjoner
1985 Utbyggingen av fiberoptisk nett langs jernbanelinjene starter og den første digitale sentralen blir installert
1995 Samarbeidsavtale mellom NSB og Telenor om utnyttelse av overskuddskapasiteten i NSBs fiberoptiske nett. Avtalen innklages for EFTAs overvåkingsorgan ESA
1996 NSB får tillatelse til å leie ut overskuddskapasitet i eksisterende nett i et åpent marked. NSB splittes opp i Jernbaneverket og NSB BA
1997 Samarbeidsavtalen med Telenor sies opp
1998 Jernbaneverket får rett til salg av overskuddskapasitet i det fiberoptiske nettet og avtaler med Telia Nettjenseter og ElTelegruppen. Jernbaneverket inngår avtale med Nokia om oppgradering av nettet
1999 Jernbaneverket, ved Bane Tele, tilbyr et av verdens raskeste datatransportsystemer for det norske markedet

Ganddal godsterminal

Løsning på floken i mars?

9. mars i år skal transportplanen for Nord-Jæren behandles i Stortinget. Da faller flere brikker på plass for den nye godsterminalen. Det som avgjøres av Stortinget er blant annet om byggingen av Riksvei 44 skal fremskyndes ved bruk av bompenger. - Dersom Stortinget bestemmer at Riksvei 44 skal bompengefinansieres, legges grunnlaget for at Sandnes kommune tar reguleringen av godsterminalen opp til ny behandling, sier Odd Glomsaker, Jernbaneverkets prosjektleder for godsterminalen.

AV RONALD HOLMSTRØM

I de tidlige planleggingsfasene så det lenge ut til at det skulle gå greit med reguleringen av området for den nye godsterminalen på Ganddal utenfor Sandnes. Kommunen hadde i kommunedelplanen sagt at her skal det legges en godsterminal. Men i neste runde stilte kommunen et krav. Sandnes kommune ville bare legge ut reguleringsplanen under forutsetning av at staten skulle bekoste bygging av Riksvei 44, en riksvei som Vegvesenet ikke hadde liggende inne sin 10-års prioriteringsplan (NVVP 1998 - 2007), samtidig med godsterminalen. Enden på visa ble at Sandnes kommune vedtok å ikke legge ut reguleringsplanen og bestemte samtidig at området som var tiltenkt terminalen skulle føres tilbake til landbruks- og næringsformål. Den offentlige planprosessen ble i desember 1997 stoppet av kommunen fordi det ikke forelå noen avklaring om finansiering av riksveien og det har siden hersket usikkerhet rundt den videre planprosessen.

Trangt og urasjonelt

I dag skjer godshåndteringen på de to terminalområdene i sentrum av Stavanger og Sandnes. Å drive containertrafikk på to terminaler som ikke ligger mer enn 14

Ill: Rolf Skjelstad

FAKTA

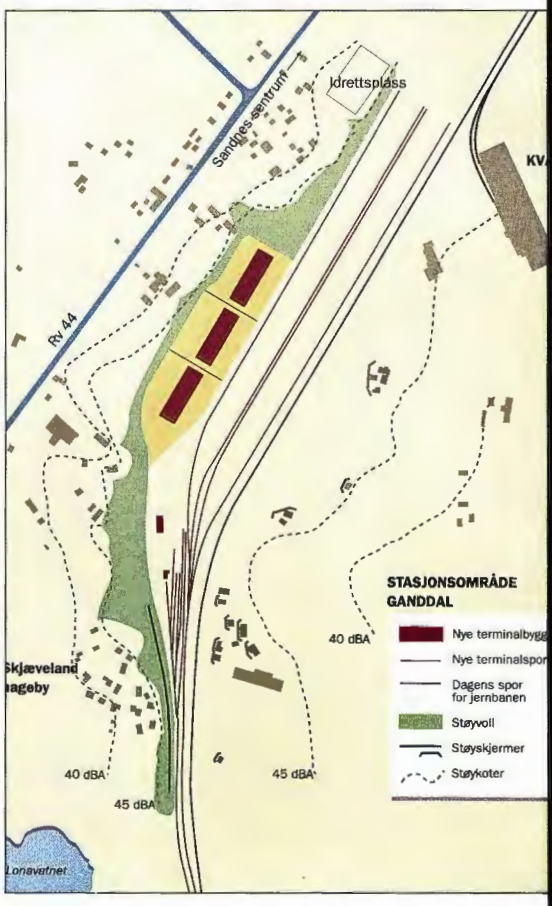
- Fire lange terminalspor og ett omløpsspor for å kunne snu lokomotivet.
- I sør anlegges et 700 meter langt skiftesporområde med tre skiftespor
- Nord for skiftesporområdet kommer et 400 meter langt parti med sporvekseler for utgreining til terminalspor og skiftespor/buttspor.
- Egen vognhall for reparasjon av vogner.
- Samlet terminalområde består av tre deler. Den ene delen bygges av Jernbaneverket og vil kunne disponeres av alle transportører. Andre del skal bygges av NSB Gods. Siste del er satt av til speditører (f.eks Linjegods og Tollpost-Gobe) for at de skal kunne etablere seg på terminalområdet.
- Totalt utbyggingsområde er 230 dekar og har et kostnadsoverslag For Jernbaneverket og NSB BA på ca 300 millioner kroner. Byggetiden er beregnet til om lag tre år.
- Terminalen vil kunne håndtere seks togpar om dagen.

kilometer fra hverandre er i seg selv ressurskrevende. - Det blir på en måte å bruke dobbelt opp av lastepersonale, trucker/kran og ekspedisjonspersonale. Med den nye terminalen er vi i stand til å redusere alle våre faste kostnader, sier prosjektleder i NSB Gods Arne Dalen.

De eksisterende godsterminalene er bygget for en helt annen type drift enn det som det legges opp til på Ganddal. Terminalene har attpåtil nådd kapasitetsgrensen. - I en ny terminal vil vi komme til å bruke lokene til å sette togsettene på plass, da er vi ikke lenger avhengig av å bruke skifteaggregat til den samme jobben. I godstrafikken mellom Bergen og Oslo kjører vi et tog fra Oslo klokka 22.00 om kvelden, toget er framme i Bergen 05.00 om natten. Etter lossing og lasting i Bergen kjører toget mot Oslo klokka 11.00 og er tilbake i Oslo 17.00. Toget er altså tilbake i Oslo på mindre enn et døgn. - I dag er vi ikke stand til å gjøre noe tilsvarende mellom Oslo og Stavanger. Delvis på grunn av lengre avstand, men mest på grunn av beskaffenheten på terminalene på Nord-Jæren. På strekningen Oslo - Stavanger kjøres det godstog om nettene, godstog som står uvirksomme på dagtid. I tillegg har vi et tog som på dagtid kjører den ene veien mellom Oslo og Stavanger og som returnerer på dagtid døgnet etter. Med en ny terminal er vi i stand til å kjøre døgnpendel mellom Oslo og Stavangerregionen. Da får vi dobbel ressursutnyttelse på disse togene, forklarer Dalen. En ny godsterminal på Ganddal, som vil koste om lag 300 millioner kroner for NSB og Jernbaneverket, gir godstogene tre kvarter kortere reisetid mellom Oslo og Nord-Jæren. Hvor mye må det investeres i kjøreveien for å oppnå en tilsvarende reduksjon i reisetiden, spør Dalen.

Øvrige fordeler som en ny terminal gir er bedre plass, redusert støy, frigivelse av svært attraktive områder til bolig- og kontorformål i sentrum av Sandnes og Stavanger, samt at kortere losse- og lastetid gjør det mulig å få godset ut av terminalen tidligere. Gods kan også leveres nærmere togavgang.

- Det er viktig for samferdselen på Nord-Jæren at Ganddal godsterminal blir bygget, hovedvegnettet på Nord-Jæren er sprengt, og dobbeltsporet jernbane mellom Stavanger og Sandnes blir bare i sterkere grad vurdert som en sentral del av løsningen på transportproblemene på Nord-Jæren. Men kapasitetsøkningen som følger av dobbeltsporet jernbane er ikke nok i seg selv. For å full utnyttelse kan ikke godstogene få kjøre foran persontogene helt inn til Stavanger sentrum, avslutter Odd Glomsaker.



UHELL PÅ SKØYEN

Onsdag 27.januar klokken 8.46 støtte tog 1670 sammen med tog 2717 på Skøyen stasjon. Tog 2717 skulle kjøre som lokaltog fra Skøyen til Ski, mens tog 1670 var et tomtog på veg fra driftsbanegården på Bestun til Filipstad. Lokføreren i tomtoget ble lettere skadd og ble sendt til sykehus, mens en billettør i Ski – toget ble kjørt til legevakten. Ingen passasjerer ble skadd. Det oppsto store materielle skader på flere vogner av typen BM69. Tog 1670 besto av 9 vogner av typen, mens tog 2717 besto av seks vogner. Uhellskommisjonen regner med å ha sin rapport om uhellet ferdig innen utgangen av februar.

Store materielle skader etter uhellet på Skøyen 27.januar.

Trafikksikkerheten i 1998

Sikkerheten i jernbanetrafikken var i fjor på samme nivå som i årene før. Heller ikke i 1998 ble noen togreisende drept. Dette viser igjen at toget er et svært sikkert transportmiddel. Statistikken for driftsuhell i fjor er nå klar, og det er ingen enkeltfaktorer som peker seg ut som mer ulykkesutsatt enn andre, sier direktør for trafikksikkerhet Ove Skovdahl.

AV NJÅL SVINGHEIM

Fjoråret ble likevel preget av to større hendelser der sikkerheten kom i fokus. Den tragiske påkjørselen på Gol i september der fem unge mennesker mistet livet på en planovergang er den verste ulykken som har skjedd på Bergensbanen i fredstid. Det ble raskt slått fast at sikringsanlegget på planovergangen fungerte som det skulle. Avsporingen ved Laksfors på Nordlandsbanen i desember, der 9 passasjerer ble alvorlig skadd og 35 lettere skadd, var også en stor ulykke i jernbanesammenheng.

Likevel viser statistikken at sikkerheten var på samme nivå i fjor som i året før, sier førstekonsulent ved trafikksikkerhetsavdelingen på Hovedkontoret, Ingar Hanserud. Til sammen skjedde det 12 avsporinger i fjor, alle av veldig forskjellig karakter. Dette er tre flere enn i 1997. Ulykken på Nordlandsbanen i desember var den eneste der passasjerer ble skadd. 8 av de 12 avsporingene skjedde med godstog. Avsporingsårsakene er svært forskjellige. To av dem skyldtes feil ved skinnegangen, tre skjedde på grunn av feil med togmateriellet, to på grunn av snø, is eller stein i sporet, en på grunn av såkalt stuking i toget og en på grunn av dårlig sikret last. På planoverganger skjedde det til sammen 12 ulykker i fjor. Seks personer ble drept i disse ulykkene, fem i tragedien på Gol og en ved påkjørsel på Kongsvingerbanen. Fire av ulykkene skjedde på planoverganger sikret med bomanlegg, åtte på overganger sikret med grinder. Det ble påkjørt flere personer på linjen i fjor enn året før, uten at det er mulig fastslå noen årsak til denne økningen. Jernbaneverket fjernet om lag 100 planoverganger i fjor og det er planlagt å legge ned enda flere i år.

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Det er ikke mulig å peke ut enkeltfaktorer, sier Ingar Hanserud.

Hovedinntrykket etter fjoråret er at sikkerheten er like godt ivaretatt som tidligere, og det er ikke mulig å sette fingeren på enkeltfaktorer som skiller seg ut som sikkerhetstrusler, sier Hanserud.

FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Fjerning av planoverganger er et prioritert område for å øke sikkerheten. Her fra overgangen på Skorstøl som ble fjernet i desember (se forrige utgave av Kjøreveien).

Første hele år med nytt trafikksikkerhetsreglement

Fra første september 1997 ble det innført nye trafikksikkerhetsbestemmelser. De nye bestemmelsene erstattet et gammelt regelverk helt fra 1964. De gamle bestemmelsene var laget med utgangspunkt i togframføring med signaltelegraf, telefon og togmeldinger mellom betjente stasjoner, slik

Store krefter: Di.4 –loket som trakk toget som sporet av på Nordlandsbanen før jul fikk store bulker i siden på lokkassen. Her arbeides det med å sette loket på sporet igjen.

FOTO: OVE SKOVDAHL

det var mest vanlig i 1964. Utviklingen gjorde det senere nødvendig med en rekke tilleggsbestemmelser og særtrykk slik at det hele virket svært komplisert og vanskelig å skaffe seg oversikt over. Derfor var det på høy tid at nye bestemmelser ble utarbeidet, sier Ove Skovdahl. De nye bestemmelsene ble altså innført 1.9.1997. I løpet av tiden som har gått siden innføringen av JD 300-serien, som de nye bestemmelsene heter, har det kommet en del tilbakemeldinger til trafikksikkerhets-avdelingen på ting som kan ha vært uklare eller vanskelige å forstå.

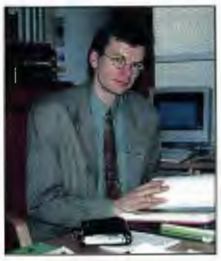


FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Trafikksikkerheten i 1998 var på nivå med tidligere år, sier Ove Skovdahl.

Justeringer

På bakgrunn av disse innspillene blir det nå gjort noen mindre endringer i teksten flere steder i de aktuelle dokumentene (Det gjelder JD 340-342 og JD 320-324). I løpet av februar skal de dokumentene som trykkes opp på nytt, og de som får såkalte rettelsesblader i tillegg, være sendt ut. Samtidig kommer en beskrivelse av hvilke endringer som er gjort. Fra første mars skal endringene innføres. Skovdahl understreker at det ikke er snakk om endringer i selve regelverket, men bare endringer i tekst og språkbruk for å tydeliggjøre innholdet i bestemmelsene.

Nye dokumenter

De nye bestemmelsene for "arbeid i og ved spor" (JD 343) er et etterlengtet dokument i Jernbaneverket. Etter at arbeidsgrupper har vært i sving med dette, foreligger det nå et utkast til dokument for "arbeid i og ved spor."

Dokumentet skal etter en høringsrunde i Jernbaneverkets hovedenheter og hos trafikkutøverne oversendes til Statens jernbanetilsyn for godkjenning. Håpet er at slik godkjenning kan foreligge i løpet av våren. Et annet dokument som snart skal foreligge i ny versjon, er det gamle Trykk 427 "Jernbanens hjelpetjeneste ved driftsuhell/ulykker." Foreløpig bærer det nye dokumentet navnet "Jernbanens redningstjeneste ved driftsuhell" (JD 370). Også dette dokumentet kan forhåpentlig gjøres gjeldende etter godkjenning av Statens jernbanetilsyn i april/mai.

Godkjenningsprosessen

Statens jernbanetilsyn skal godkjenne prinsippene for trafikksikkerhets-regelverket. Det betyr altså at Jernbane-tilsynet skal godkjenne alle nye dokumenter og prinsipielle endringer i det eksisterende regelverket. Ved alle endringer i regelverket for trafikksikkerhet blir det gjennomført en risikoanalyse. Denne analysen består stort sett i å vurdere endringene i forhold til det eksisterende regelverket. Det er viktig også å definere hvilke deler av regelverket som skal være basis for risikoanalysene og hvilke sikkerhetskritiske funksjoner som beskrives der.

Videre blir det kartlagt hvilke endringer som foreslås som følge av sikkerhetsmessige vurderinger og hvilke som har annen begrunnelse enn trafikksikkerheten. Det blir lagt vekt på å kartlegge hvilke mulige uønskede hendelser som kan inntreffe. Denne kartleggingen skal inneholde både sannsynligheten for uønskede hendelser og hvilke konsekvenser de kan føre til. Deretter blir selve risikoen for uønskede hendelser, med det eksisterende regelverket som utgangspunkt og også etter at de forslåtte endringene er gjennomført, vurdert. Til slutt lages en rapport som viser hvorvidt de foreslåtte endringene høyner eller reduserer sikkerhetsnivået. Det er altså en omfattende prosess med svært strenge krav som gjennomføres ved endringer i trafikksikkerhetsregelverket.

Mål for trafikksikkerhet

Jernbaneverket arbeider etter følgende målsetting for trafikksikkerheten: - Det skal ikke forekomme tap av menneskeliv, skader på mennesker eller materielle skader som følge av sammenstøt mellom tog eller avsporinger med årsak i mangler i regelverket, mistolking av regelverket eller feil ved trafikkstyring og infrastruktur.

Sikkerhetsnivået ved jernbanedriften skal opprettholdes og videreutvikles i positiv retning. Endringer som medfører redusert sikkerhet blir ikke aksepert.

RUTEPLAN

I januar ble det avholdt ruteplankonferanse med fokus på punktlighet og kjørehastighet i Region Sør. Formålet med konferansen var å sette fokus på framføringshastigheten til togene, også på kort sikt. Erfaringer fra Jærbanen viser at det ikke er noen sammenheng mellom punktlighet og slakke ruter.

FOTO: TERJE AGNALT

"Ned til 70" er fortsatt et vanlig syn på Vestfoldbanen, men flere steder er hastigheten nå satt opp.

Gevinsten må tas ut!

AV NJÅL SVINGHEIM

I 1998 brukte togene gjennomsnittlig 17 minutter lengre tid mellom Oslo og Skien enn i 1973. Reisehastigheten (gjennomsnittsfarten) var i fjor på 70 kilometer i timen på strekningen Oslo – Larvik, mens den var på bare 55 km/t Larvik – Skien. Det betyr at det er raskere å kjøre bil enn å ta toget utenom rushtidene. - Slik kan det ikke fortsette, sier regionsjef John Ole Grinde i Region Sør. Han ønsker å sette fokus på jernbanens konkurransekraft; - reisetiden må ned, mener han. Grinde mener det tar for lang tid før togene går raskere dersom vi skal vente på alle de planlagte store nyanleggene. Han mener det må være mulig gjøre noe også på kort sikt. Tilstanden på banenettet i Region Sør er nå så god at hastigheten kan økes. På Vestfoldbanen er det allerede skiltet med høyere hastighet flere steder, det samme gjelder på Sørlandsbanen. Flere andre parseller skal også få høyere "fartsgrenser" i løpet av året. Men det hjelper lite om Jernbaneverket tilbyr en bane som tåler raskere tog om ikke ruteplanene også tar ut denne gevinsten. Derfor blir det nå fokusert på ruteplanleggingen og forutsetningene for å kunne øke hastigheten.

FOTO: CARL LEO

Typisk Vestfoldbanetog for få år siden. En El 13 snor seg langs Farrisvatnet. Her er planarbeidet for ny linje kommet langt.

I årets ruteplan, R99.1, er det heldigvis en utvikling som går i riktig retning, sier trafikksjef Arne Habberstad i Region Sør. Reisetiden Drammen – Larvik er kortet inn med 5 minutter og reisehastigheten er økt fra 70 til 75 km/t. Lederne i Region Sør er opptatt av at banenes hastighetsprofil utnyttes fullt ut slik at kjøretiden går nedover og dermed også kapasiteten opp. - Det må være mulig å kjøre både fort og punktlig med tog også i Norge. Det vises i den sammenhengen til Jærbanen der hastigheten er høy og punktligheten god. Det er selvsagt ikke snakk om å gå på akkord med sikkerheten, men det er i dag for mye slakk i systemet.

På konferansen ble både Vestfoldbanens og Sørlandsbanens standard gjennomgått av de respektive banesjefene. Det ble fokusert på hva som må til for å kunne øke hastigheten ytterligere. Det er mye som kan gjøres også uten at det bygges helt nye banestrekninger. På Vestfoldbanen har for eksempel strekningen Tønsberg – Larvik så god trase at 160 km/t som høyeste hastighet er mulig på lengre strekninger. Det som må til da er fjerning av planoverganger i tillegg til planlagt fornyelse av kontaktledningsanlegget. Den planlagte nye omformeren på Skoppum er også viktig for å sikre togene nok kjørestrøm. Det er helt avgjørende at denne omformeren er ferdig før den nye banen gjennom Sande åpnes på høsten neste år. Hvis ikke blir det for lite strøm til å kunne ta ut effekten av høyhastighetsstrekningen. Planene for Vestfoldbanen på kort sikt er videre å bygge Nykirke kryssingspor og parsellen fra Barkåker til Tønsberg. Målet er at Vestfoldbanen skal ha minst samme reisehastighet som bilen utenom rushtidene. På nye E-18 blir det 90 km/h…

På Sørlandsbanen blir det en kraftig forbedring i både reisehastighet og tilbud når krengetogene kommer fra høsten av. Dagens raskeste ekspresstog mellom Kristiansand og Oslo holder 79 km/t i gjennomsnittshastighet, mens krengetogene får en snitthastighet på 90 km/t. Reisetiden Oslo – Kristiansand blir bortimot en time kortere. Når kontaktledningsanlegget på deler av banen gjennom Telemark er skiftet ut kan krengetogene kjøres enda raskere. Planen er å oppnå 93 km/t i gjennomsnitt i ruteplanene for år 2001, mens det på litt lengre sikt er 100km/t i reisehastighet som er målet.

Ruteplankonferansen i Region Sør avdekket en rekke problemstillinger å arbeide videre med. Det blir nå etablert arbeidsgrupper i regi av trafikksjefen som skal følge opp ruteplaner og kjøretid framover. Tette relasjoner mellom trafikk, forvaltning og produksjon i Jernbaneverket, og med trafikkutøver, er helt nødvendig for mest mulig effektiv utnyttelse av kjøreveien.

FORSØK IGANG MED JERNBANEVERKETS MASKINER

Håper på bedre luft

Dieselmotoren er ikke akkurat kjent som noen miljøvinner. I Jernbaneverket har vi en rekke maskiner som går på diesel. Det gjelder lastetraktorer, revisjonsvogner og alle de store maskinene i Baneservice. Utslippene fra dieselmotorene utgjør også et arbeidsmiljøproblem. Spesielt ved arbeid i tunneler er eksosen et stort problem.

AV NJÅL SVINGHEIM

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Med i arbeidsgruppen for mindre utslipp: fv. Knut Fredrik Sørhusbakken, Gunnar Bjørndal, Bjørn Rukke og Øyvind Ånerud

I forbindelse med vernerunder i Region Sør ble problemene med eksosutslipp i tunneler og trange skjæringer tatt opp som et arbeidsmiljøproblem. Hovedverneombud Gunnar Bjørndal i Region Sør forteller at mange føler stort ubehag ved arbeid i tunneler der luften etter hvert blir dårligere og dårligere på grunn av dieseleksosen. Det er fastsatt grenseverdier for luftkvalitet ved slike arbeider og dårlig luftkvalitet går også ut over effektiviteten i arbeidet. Arbeidet må rett og slett avbrytes når luften blir for dårlig. Men verst er det at folk får kvalme og hodepine av eksosen. For å vurdere hva som kunne gjøres for å bedre arbeidsmiljøet ble det altså satt ned en arbeidsgruppe bestående av folk fra Region Sør og Maskinsentralen i Baneservice, som er eier av maskinene.

Testing

Det finnes i dag flere typer katalysatorer som skal rense utslippene fra dieselmotorer. For å teste ut effekten av disse over tid blir det nå montert renseutstyr på en eldre type lastetraktor (Robel) som er stasjonert i Asker. I tillegg vurderes det nå å montere slikt renseutstyr på Sporombyggingstoget. Katalysatoren heter CRT – Avgassrenser for dieselkjøretøy og brukes allerede av en del busselskaper. Systemet er utviklet i England og leverandøren påstår at katalysatoren reduserer utslippene av kulloksyd med 95 %, partikler med 99 % og hydrokarboner med 100 %. Testen som ga disse resultatene ble utført på en postbil i Sverige i 1997. Forutsetningen for at katalysatoren skal fungere er at motoren har turbo og at det benyttes diesel med et svovelinnhold på under 0,005%, såkalt miljødiesel. Eksosen skal dermed bli tilnærmet sot- og luktfri. Dersom bruk av katalysator for å rense utslippene fra JBVs maskiner skal ha noen effekt må tankanleggene som maskinene får diesel fra etter hvert også fylles opp med miljødiesel.

Spesielle forhold

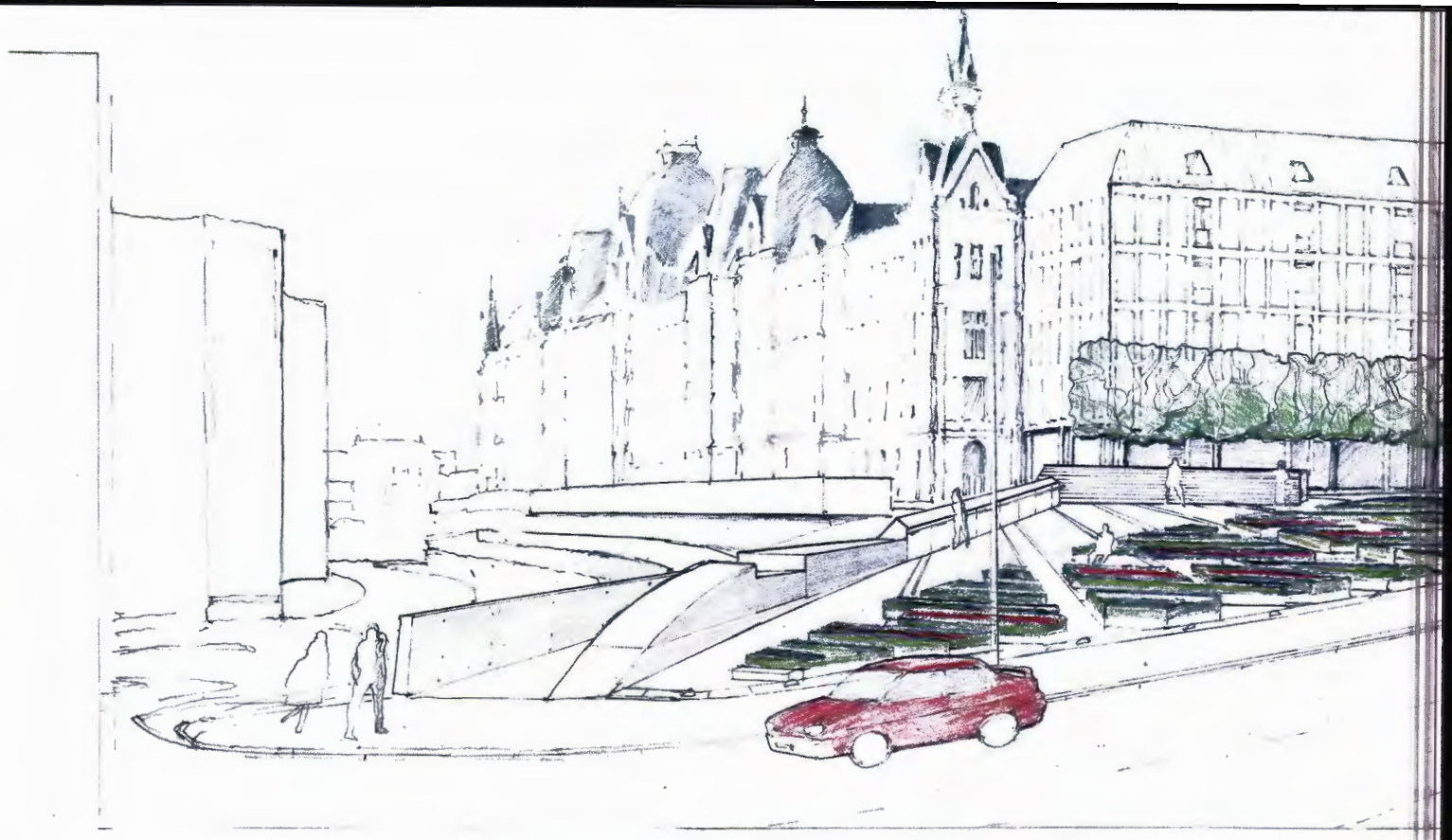
Det er også visse krav til motortemperatur som må oppfylles for at rensemetoden skal fungere. Det spesielle med motorene på Jernbaneverkets maskiner er at de ofte har en for lav temperatur til at rensingen blir effektiv, forteller prosjektingeniør Øyvind Ånerud i Maskinsentralen i Baneservice. I tillegg til CRT avgassrenser blir det også vurdert andre systemer for rensing. Et system med betegnelsen EPC skal kunne ha renseeffekt også ved lavere motortemperaturer. Dette blir også vurdert som en mulig løsning for våre maskiner som ofte går med relativt lav arbeidsbelastning og dermed lav motortemperatur, sier Ånerud. Det finnes også et amerikansk "magnetsystem" for slik rensing. Det består av to magneter, en positivt og en negativt ladet. Den negativt ladede magneten monteres i motorens luftsystem, mens den positivt ladede monteres i drivstoffsystemet. Det oppstår da en binding av oksygen og hydrokarboner med en brennbarhet på over 95 %, mot 75 – 80 % uten magneter. Bruken av slike magneter skal gi minst 50% lavere utslipp av farlige gasser. Systemet ble montert på en lastetraktor stasjonert i Hokksund før jul, men resultater fra dette forsøket er ennå ikke klare.

Stor maskinpark

Til sammen har Maskinsentralen mer enn 160 skinnegående maskiner med dieselmotor. 16 av disse har den nye såkalte "Euro-2" – motoren som tilfredsstiller de nyeste kravene til utslipp. Likevel vil det være store gevinster å hente dersom disse rensemetodene virker slik leverandørene hevder. Dagens utslipp fører med seg store problemer i form av ubehag, sykedager og kanskje langsiktige skader. Lavere utslipp ville også være en gevinst for det ytre miljøet, ikke bare for arbeidsmiljøet til våre folk, avslutter hovedverneombud Gunnar Bjørndal. I løpet av august i år kommer den endelige rapporten med konklusjon og anbefalinger til ledelsen i Jernbaneverket. Håpet er både et bedre arbeidsmiljø og et bedre ytre miljø.

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Også Sporombyggingstoget kan være aktuelt for forsøk med å få ned utslippene. Her på Vestfoldbanen i desember .



Så snart vinteren slipper taket, starter arbeidene med å sette i stand arealene på 7. juni-plassen foran Utenriksdepartementet. Til sommeren vil plassen framstå i helt ny drakt.
Plassen får et større innslag av grønt. Den vil strekke seg inn mot inngangspartiet til UD og virke mer som en forplass til departementet. Jernbaneverket har samarbeidet med UD og de andre naboene om utformingen av arealene. Om lag en tredel av plassen blir grøntarealer, hovedsaklig den østre delen mot Drammensveien. Grøntarealene blir utformet som en parterre-hage, med små labyrinter av blomsterbed og lave, vintergrønne busker. Sittebenker av terrazzo (en spesiell slipt betong) blir integrert i oppbyggingen av bedene. Belegningen blir av bearbeidet betong som brytes opp av stållirer, samt med innslag av terrazzo. Dette gir et helhetsinntrykk med spill av flere farger. Plassen trappes opp mot hjørnet Drammensveien/Kronprinsensgate, hvor det plantes et stort bøketre med sittebenker rundt.
Et annet nytt moment blir en gangvei langs glassfasaden på den nye stasjonsvestibylen mot Ruseløkkveien. Denne gir trappefri adkomst fra hjørnet med Drammensveien fram til øvre forretningsplan i Vikaterrassen. Uterestauranten i Kongeterassen blir ikke gjenoppbygget. Sist men ikke minst kommer selvsagt statuen av kong Haakon VII tilbake på sin gamle plass med utsyn over fjorden.

Nye Nationaltheatret tas i bruk 28. November

Ser fram til ferdig

-Så dette blir den nye vestibylen, undrer Alison Samuelsen og skotter litt engstelig inn på den myldrende og hektiske byggeplassen som i november skal framstå som Nationaltheatret stasjons nye ansikt mot byen.

AV OLAV NORDLI

Som representant for de mer enn 25.000 som daglig reiser til eller fra stasjonen, inviterte Kjøreveien Samuelsen til en liten omvisning sammen med byggeleder Frank Kobbhaug. Samuelsen bruker Nationaltheatret når hun pendler mellom hjemmet i Drammen og jobben i Utenriksdepartementet.

For en del år siden syntes jeg stasjonen var grei nok. Men da jeg kom tilbake etter å ha vært stasjonert i USA i noen år, virket stasjonen kummerlig og trang. Nå står vi som sild i tønne på plattformen i rushtiden, og det er kø inn til rulletrappene. Derfor gleder jeg meg virkelig til den nye delen av stasjonen åpner, sier Samuelsen.

Byggeleder Frank Kobbhaug peker og forteller hvor billettsalg, oppbevaringsbokser og informasjonstavle skal komme. – Det mangler fortsatt mye før alt tar skikkelig form her inne, men det kommer til å bli lyst og trivelig, og ikke minst romslig og luftig her, mener han.

- Det er ikke bestandig at arbeidsdagens slutt klaffer med togtidene til Drammen, så jeg ønsker meg et sted i stasjonen hvor jeg kan sitte ned og slappe av, sier Samuelsen. Kobbhaug viser hvor benkene skal monteres i vestibylen, og han forteller at det kommer en liten cafe i tilknytning til stasjonen. Dessuten blir det kiosk og annen virksomhet i de arealene som er øremerket for utleie.

I et hjørne av vestibylen peker Kobbhaug på stedet der fire rulletrapper skal føre ned i den nye toghallen som er under bygging. Her skal togene i retning Oslo S stanse, mens vestgående tog skal benytte den gamle toghallen. Den nye tunnelen er ferdig utsprengt, og det pågår nå et stort arbeid med å kle tunnelen med betong innvendig. I mai legges de første skinnene og svillene og deretter går det slag i slag med plattform, rulletrapper, heiser og alt som hører med.

I et annet hjørne viser Kobbhaug hvor det blir gjennomgang til den gamle delen av stasjonen. Her befinner vi oss rett under Drammensveien, og flere omganger med flytting og omlegging av biltrafikk, fortau og trikkeskinner er en annen del arbeidene som nå er ferdige. Likedan er de arbeidene som har vært synlige i Studenterlunden,

stillelsen

Alison Samuelsen og byggeleder Frank Kobbhaug inspiserer glassfasaden mot Ruseløkkveien.

hvor den nye tunnelen er bygd gjennom løsmasser, nå også et avsluttet kapittel.

- Vi tar sikte på at den nye toghallen og vestibylen tas i bruk søndag 28.november. Deretter blir det en kort periode med drift på tre spor, før alt skal være klappet og klart til julerushet, forteller Kobbahug.

Jeg vet at mange i UD tar drosje til Oslo S når de skal reise med flytoget, for i dag er det temmelig kronglete å ta seg fram til plattformen med mye bagasje. Men når dette blir ferdig blir det veldig bra for oss. Dette er en ekstra grunn til å glede seg til jul, smiler Alison Samuelsen.

Kunst skal glede

Nationaltheattret-prosjektet har et eget kunstutvalg som blant annet bedømmer forslagene i utsmykningskonkurransen. To av medlemmene er Anne Siri Haugen fra Jernbaneverket (t.v.) og fagkyndig Anne Knutsen, foran en del av utsmykningen til Ola Enstad og Bård Breivik.

Etter at det lenge var usikkerhet knyttet til finansieringen av kunstnerisk utsmykning i de nye stasjonsarealene, falt den siste biten i dette puslespillet nylig på plass. Kulturdepartementet bevilger nemlig 2,7 millioner kroner til formålet.

AV OLAV NORDLI

Sammen med annen utsmykning som finansieres av Jernbaneverket, får de reisende mye kunst å glede seg over. Bevilgningen fra departementet er øremerket for den nye stasjonshallen, og et titalls kunstnere inviteres i disse dager til en konkurranse om hvordan denne utsmykningen best kan utføres. Det er over 220 meter fra ende til annen på plattformen og høyt under taket, så dette er bokstavelig talt en stor oppgave. Den gamle utgangen til Ruseløkkveien som nå er revet, var preget av kunstverk laget av Ola Enstad og Bård Breivik. Denne kunsten ble tatt vare på ved rivingen og monteres nå på nytt i en teglsteinsvegg i den nye vestibylen.

En annen vestibylevegg blir også et blikkfang. Denne veggen bearbeides med såkalt stucco lustro, en spesiell type marmorpuss som gir et levende fargespill. Kunstneren Katrine Giæver er ansvarlig for dette.

I Oppgang vest preges gangtunnelen som fører ned mot eksisterende plattform, av emaljerte stålplater som kunstneren Terje Roalkvam har laget. Tilsvarende utsmykning, denne gangen med glass som hovedmateriale, skal monteres i gangtunnelen ned til den nye stasjonshallen.

SNART KLART FOR KRENGETOG

Travelt på Bergensbanen

Det bores og det smeller langt oppe i lia øverst i Hallingdal. Det er grunnarbeidene til forlengelsen av kryssingsporet på Hol stasjon som foregår. Hele 10.000 kubikkmeter stein må sprenges vekk for å gi plass til det nye sporet som skal være klart til sporlegging i juni. Men det er også mange andre tiltak som blir gjennomført på Bergensbanen i løpet av året.

AV NJÅL SVINGHEIM

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Arbeidet pågår for fullt i hele vinter på det nye Hol kryssingspor. I juni er klart for sporlegging.

Høyt oppe i lia fra det lille stedet Hagafoss ligger Hol stasjon. Det er lenge siden noe persontog stoppet her, og det er ikke så merkelig. Det er nemlig mange kilometer til tettstedet som er det egentlige Hol i Hallingdal. Men stasjonen er likevel svært viktig for togene på Bergensbanen, der den ligger omtrent midt mellom Ål og Geilo stasjoner. Det gamle kryssingsporet på Hol ble forlenget så sent som på 1980-tallet, men da bare til 455 meters lengde. Det er ikke nok for å kunne krysse med lange godstog, derfor er det nødvendig å forlenge sporet ytterligere for å gi plass til flere tog på Bergensbanen før krengetogene settes i rute her neste år. Krengetogene må selvsagt også krysse med de lange godstogene undervegs og for at tapstiden ved kryssinger ikke skal bli for stor er slike forlengelser nødvendige. Hol ligger i tillegg midt i det såkalte kryssingsbeltet for krengetogene, altså der hvor øst- og vestgående tog vil møtes. Sporet blir nå 850 meter lengt med en effektiv kryssingslengde på 786 meter. Hele forlengelsen skjer vestover fra dagens spor. Anleggstarten var 1. desember og sporet skal altså være klart til sporlegging 1.juni. Hol kryssingspor blir forberedt for samtidig innkjør. Det betyr at togene kan kjøre inn på kryssingsporet både østfra og vestfra samtidig, noe som er tidsbesparende og øker effekten av investeringen vesentlig.

Sykkelveg

Byggeleder Knut Edmund Knutsen og byggelederassistent Sigmund Bakk fra Jernbaneverket Utbygging forteller at de utsprengte massene blant annet brukes til å bygge sykkelveg på oversiden av Bergensbanen. Denne sykkelvegen vil inngå som en del av "sykkelstamvegen" gjennom Hallingdal. Dermed blir det mulig å sykle fra Ål til Geilo uten å bruke den beryktede og ulykkesbelastede riksveg 7. Uansett måtte det likevel bygges en anleggsveg langs banen på strekningen, forteller de to. I anleggsperioden har karene etablert seg med anleggskontor i den gamle stasjonsbygningen. Det er entreprenøren Torbjørn Engene fra Gol som står for grunnarbeidene, mens det er produksjonsavdelingen i Region Vest som har kontrakten på anlegget. Knutsen og Bakk er byggeledere på "utlån" fra Gråskallen-anlegget på høyfjellet.

"Togfrie helger"

Som på de andre Krengetogstrekningene er det nå "fullt trøkk" også på Bergensbanen. Neste år kommer det også krengetog her, og da skal en rekke forbedringer av banen være fullført. Som kjent åpner Gråskallen tunnel med Tunga kryssingspor til høsten. Da skal også de nye kryssingsporene på Hol og Torpo kunne tas i bruk. På Torpo stasjon mellom Ål og Gol skal nemlig også kryssingsporet forlenges. Deler av grunnarbeidene er ferdige, blant annet med en ny undergang under banen til erstatning for en planovergang. Her gjenopptas anleggsarbeidene til våren. Den nye Tunga stasjon skal settes i drift i slutten av september, i en av tre planlagte "togfrie helger" på Bergensbanen. Denne helgen planlegges det også kjøring av Sporombyggingstoget mellom Ål og Hol, innlegging av to nye underganger mellom Myrdal og Voss og utskifting av en sporveksel på Reimegrend stasjon. Det opereres nå med tre "togfrie helger" på deler av Bergensbanen til høsten, forteller trafikksjef Lars Bjørndal i Region Vest. Første helga i oktober har vi planlagt masseutskifting og fjerning av en planovergang ved Torpo, mens det midt i november skal legges inn flere kulverter og broer på Vossebanen. Det er slett ikke uproblematisk å varsle om så mange "togfrie helger," sier Bjørndal. Dette får selvsagt store konsekvenser for trafikken, passasjertogene må erstattes av busser på deler av strekningen med derpå følgende forsinkelser, mens godstrafikken stopper helt opp i perioden banen stenges. Målet er å få gjort mest mulig mens banen er stengt, og det krever nøyaktig planlegging og store mannskapsressurser med så mange aktiviteter i gang samtidig på deler av banen. Det som er felles for alle arbeidene i slike "togfrie helger," er at de må avsluttes i rett tid. Da står nemlig togene på nærmeste stasjon og venter...

Flere planer

Når de nye kryssingsporene på Hol og Torpo tas i bruk er planen å starte opp på forlengelsen av sporet på Gulsvik stasjon lengst øst i Hallingdal. Her har det gamle sporet en lengde på bare 323 meter. Forlengelsen av dette er det derfor også svært ønskelig å få gjennomført raskest mulig. Som kjent har også Bergensbanen fortsatt delstrekninger som er rasfarlige. Det gjelder ved Ristesund mellom Hallingskeid og Myrdal, i Rastalia nederst i Raundalen og flere steder på Vossebanen. Ytterligere rassikring er planlagt utført flere steder. På den seks kilometer lange strekningen fra Trengereid til Takvam foreligger det hovedplanforslag for å legge banen i tunnel. Dermed kan en svært kurverik strekning med lav kjørehastighet fjernes. Det er uklart når og om det kan bli byggestart på dette anlegget. Det samme gjelder dobbeltsporplanene på den svært tett trafikkerte banen gjennom Ulriken. Men Bergensbanen får altså allerede i år både en ny stasjon på Tunga, to forlengede kryssingspor på Hol og Torpo ferdigstilt og til sammen om lag 25 kilometer ny trase over høyfjellet. Det er et betydelig løft for den 90 år gamle banen.

LYKKEN STO DEN DRISTIGE BI

FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Vegvesenets folk armerer brua som skal føre godssporet mellom Loenga og Alnabru over Kværnerveien. Sporet over brua blir klart rundt månedsskiftet mai/juni.

Vegvesenet fornyer godsspor

Vegvesenet i Oslo tok en skikkelig sjanse høsten 1997. Godssporet mellom Loenga og Alnabru ble lagt på midlertidig fylling utenom den gamle brua over Kværnerveien, uten at reguleringsplanen var godkjent. Etter omleggingen kom det protester mot planen. Mange måneder gikk uten at det skjedde noe mer i Lodalen. Til slutt sto lykken den dristige bi, planen ble godkjent og Vegvesenet slapp å flytte banen tilbake til den gamle brua.

AV ANDERS HAAKONSEN

Det er utbedring av Kværnerveien som tvinger fram forandringene på godssporet. På hver side av den tidligere jernbanebrua gikk veien i en 90 graders kurve. Disse kurvene må bort når den nye planen for veisystemet i Lodalen skal realiseres. Planen forutsetter at Kværnerveien inngår i Galgebergforbindelsen. Det fører til en kraftig trafikkvekst. For at veien skal kunne ta unna den økte trafikken, må den rettes ut og utvides. Følgelig må den gamle brua som førte godssporet over veien erstattes med en vesentlig lengre bru. Denne brua er nå under bygging og skal være ferdig til bruk i mai.

Reguleringsplanen ble ikke vedtatt uten kamp. Noen av dem som berøres av trafikkomleggingen, har protestert kraftig. De klagene som ble anført da det endelige vedtaket skulle gjøres, var tidligere behandlet og avvist. Vegvesenet valgte likevel å avvente situasjonen for ikke å provosere. Etter at klagene var behandlet på nytt med samme resultat, ga fylkesmannen grønt lys for prosjektet.

Den nye jernbanebrua bygges av mannskaper fra Statens vegvesen i Hedmark og Oppland. Jernbaneverket Region Øst skal legge ballast, sviller og skinner og montere KL-anlegg. Brua får et 15 meter langt spenn mot hvert landkar. Mellom dem blir det to 24 meter lange spenn - totalt 78 meter. Til sammenligning kan nevnes at den gamle brua var 9 meter lang. Denne sto ferdig allerede i 1905. Bredden på den nye brua blir 6,5 meter. Jernbanestrekningen som berøres av omleggingen er 345 meter lang. Kurvene i den midlertidige sporet utenom byggeplassen har en radius på 200 meter.

For noen år siden var det to parallelle jernbanebruer over Kværnerveien. Den ene inngikk i godssporet mellom Loenga og Gjøvikbanen. Det sporet ble nedlagt fordi det lå i veien for Gardermobanen. En del av traséen til det nedlagte sporet okkuperes i dag av fyllingen for det midlertidige sporet.

En kulvert gjennom fyllingen gir passasje for myke trafikanter i anleggstiden, men for kjøretøyer blir Kværnerveien stengt i hele anleggstiden. Den nye brua tas i bruk ved månedsskiftet mai/juni, men veien blir ikke gjenåpnet før Galgebergforbindelsen blir ferdig. Når det kan skje er uvisst fordi grunnervervelsene har trukket ut. Det blir iallfall ingen veiåpning i dette årtusenet. Regningen for den nye brua inkludert sporomlegging kommer på rundt 10 millioner kroner.

Nytt ved Ris

18.januar gikk det enda en gang et større ras ved Ristesund mellom Hallingskeid og Myrdal på Bergensbanen. Denne gangen ble banen stengt i 20 timer. Heldigvis var det heller ikke da tog på stedet da raset gikk. Dette er fjerde gang på drøye tre år at det går ras på dette stedet ved kilometer 327,5. Flere tiltak er nå aktuelle for å sikre linjen.

AV NJÅL SVINGHEIM

Tidlig om morgenen 18.januar skjedde det altså igjen. Et snøskred løsnet i den bratte lia ovenfor Bergensbanen mellom Nedre Grøndalen og Klevefeten tunnel i Moldådalen. Raset knuste snøoverbygget på stedet i en lengde på nesten 50 meter, ødela kontaktledningen og rev med seg to av mastene. Mellom tre og fem meter med sammenpresset snø lå sammen med rester av snøoverbygget over linjen. Selve sporet og sambandslinjene kom uskadde fra det denne gangen. Etter at geolog hadde undersøkt stedet og sporet var ryddet ble Bergensbanen åpnet igjen til nattogene neste natt. 18 juni i fjor løsnet en større berghammer omtrent på samme stedet ovenfor banen. Berghammeren dro med seg jordmasser og raset førte da til store skader på linjen. Sporet ble forskjøvet med 1-2 meter, kontaktledningsanlegget ble ødelagt og også sambandet ble skadd. Den gangen ble banen sperret i hele 45 timer. Dagen før dette raset skjedde hadde også en steinblokk rast ned i sporet uten å gjøre skader på det.

20. mai 1995 raste også en stor berghammer ut om lag 50 meter ovenfor linjen. Den dro med seg snø og løsmasser, knuste 40 meter med snøoverbygg og ødela kontaktledningen med stengning av banen i 30 timer som resultat. Som vi skjønner et dette stedet en skikkelig hodepine for banesjef Norvald Skjoldli og folkene hans på Bergensbanen.

Tøffe forhold

Grøndalen ligger i vanskelig tilgjengelig høyfjellsterreng. Det rasutsatte området ved Ristesund består av sterkt forvitrede og oppsprukne bergarter. Den bratte skråningen er også utsatt for stadige temperatursvingninger da den ligger sørvendt. Området har svært mye snø og vinden forsterker det

FOTO: SVEIN ULVUND

Snøoverbygget ble feid vekk der raset gikk.

FOTO: SVEIN ULVUND

Snøen la seg i tykke lag i snøoverbyggene på begge sider av rasstedet.

ras ras ras tesund

hele med en framherskende sørøstlig vindretning som legger store snømengder i skråningen ovenfor linjen. De fleste faktorer for å skape trøbbel er dermed til stede. For å gjøre bildet komplett så er det heller ikke veg i området og snømengdene gjør sesongen for arbeider i marken svært kort. Snøen ligger vanligvis til langt ut i juli..

Tre muligheter

Likevel er det klart at noe må gjøres. Til våren er det planer om å forsøke å sikre skråningen over banen bedre ved hjelp av nett, forteller banesjefen. Ellers er det tre mulige tiltak for varige forbedringer på strekningen. Det mest omfattende er å legge om linjen i en ny tunnel mellom Grøndalen og Kleva bru. Dette vil koste over 200 millioner kroner, men til gjengjeld eliminere rasproblemene fullstendig og øke kjørehastigheten. Noe av opplevelsesverdien (utsikten) vil da gå tapt, selv om mye av strekningen alt i dag ligger i snøoverbygg. Et annet alternativ er å bygge et skredoverbygg i armert betong. Et slikt bygg vil måtte være over 100 meter langt og vil trolig koste minst 20 millioner kroner. Det må i så fall foretas grundige geologiske undersøkelser og bygget må dimensjoneres meget kraftig på grunn av ugunstig rasvinkel. Rasoverbygg er egentlig lite ønskelig ut fra vanskelige bygge- og driftsforhold, kort arbeidsesong og akutt behov for full sikring i løpet av inneværende år.

Det mest aktuelle er å forsøke å sikre det rasutsatte partiet bedre uten å bygge skredoverbygg eller tunnel. Norges Geotekniske Institutt lager nå en rapport om hvordan skråningen kan sikres mot nye blokknedfall. Det må i såfall lages en plan for bolting av det dårlige fjellet og det må bygges fanggjerder for å hindre snøras. I tillegg kommer gjennoppbygging av det ødelagte snøoverbygget. Dette kan koste til sammen inntil 10 millioner kroner. Det er heller ikke første gangen snøoverbygget må bygges opp igjen. Under opprydding sist sommer ble det oppdaget rester av flere tidligere årganger av snøoverbygg i skråningen nedenfor linjen. Dermed ble det ryddet opp også i gamle synder etter raset sist sommer. Inntil beslutningen om hvilke tiltak som skal gjøres blir tatt, får vi håpe skråningen ved Ristesund har rast fra seg for en stund.

FOTO: SVEIN ULVUND

Hjullasteren blir liten i slike omgivelser.

NY SJEF I REGION NORD

Fra Fåberg til Bjørnfjell

Det er langt fra Fåberg til Bjørnfjell, veldig langt. Ikke går det tog heller, med mindre en vil ta turen om Stockholm da. Region Nord, som er landets både mest langstrakte og mest mangslungne region, har fått ny sjef. Håkon Grimstad får mye å holde oversikt over. 1710 kilometer hovedspor, nesten 800 ansatte og alt fra Østlandske dalfører til Nordnorske høyfjellstrakter hva klimaet angår. Utfordringer er ingen mangelvare i Region Nord.

AV NJÅL SVINGHEIM

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

- Det er viktig for meg å gjøre meg best mulig kjent i regionen, sier Håkon Grimstad.

Fåberg på Dovrebanen og Bjørnfjell på Ofotbanen er to av ytterpunktene i Region Nord. Åndalsnes og Meråker er to andre. Det er store avstander og mye å sette seg inn i for den nye regionsjefen. Siden han begynte i jobben 1.januar har Håkon Grimstad vært på farten mye av tiden. Han vil møte så mange av medarbeidene sine som mulig og se så mye som mulig for å få en føling med hva som rører seg i regionen. Kjøreveien møter Håkon Grimstad i en blå morgentime på Dombås. Sammen med produksjonssjef Knut Skaugstad og banesjef Knut Haugen skal han møte personalet langs Dovrebanen. I forrige uke var det Rørosbanen, neste uke blir det Ofotbanen, deretter Nordlandsbanen…

-Hvor lang tid bruker vi til Oppdal? Spør Håkon Grimstad. Han legger vekt på å møte presis. Folk har andre ting å gjøre enn å vente på sjefer som ikke holder ruta. Undervegs opp mot Dovrefjell forteller den nye regionsjefen at han så langt sitter igjen med tre hovedinntrykk fra sine møter med personalet. Noen steder er det stort engasjement og heftig meningsutveksling, andre steder er det en litt usikker stemning til å begynne med, men det tar seg opp etter hvert og ender også her med en god dialog, mens det enkelte steder er stille. Veldig stille. Det er heldigvis svært få steder i den siste kategorien, sier Grimstad. Han mener det er mye bedre med heftige diskusjoner og uenighet som kommer til overflaten, enn taushet og mangel på engasjement. Hovedinntrykket er likevel at de ansatte i Region Nord er positivt engasjert i jobben sin. De vil gjøre det beste ut av den.

Selv om Håkon Grimstad er ny som regionsjef, er han slett ikke noe ubeskrevet blad i jernbanesammenheng. De siste årene har han vært sjef for forretningsenheten Bane Tele. En del av Jernbaneverket som har fått mye oppmerksomhet særlig på grunn av det lukrative fiberkabelnettet som ligger langs sporet. Han er utdannet både lokfører og sivilingeniør fra NTH. Han har også jobbet i Region Nord tidligere, da som leder av den første regionale forretningsenheten, Regionservice, fra starten i 1993 og ut 1994. Senere var han også personalsjef i Region Nord. Grimstad er vokst opp i Folldalen og i Oslo. Han husker godt sin første togtur som skulle gå fra Oslo til Hjerkinn. –Jeg hadde gledet med vilt i dagevis, forteller Grimstad. Men da toget kom til Lillestrøm var det en liten gutt som spurte moren sin om det var langt igjen…

Men nå er han altså tilbake i Trondheim som regionsjef og han har allerede definert hva som er hovedutfordringen. –Det er å vise gjennom ord og gjerning at jernbanen har en viktig og naturlig plass i norsk samferdsel. Vi som jobber i Jernbaneverket må bli mer bevisste på dette og derigjennom også samfunnet rundt oss, sier regionsjefen. - Vi må bygge en ny stolthet basert på at Jernbaneverket er konkurransedyktig. På at det er vi som kan drive og utvikle jernbanen slik samfunnet forventer på en fornuftig og riktig måte. Det holder ikke lenger å tro at jernbanen kan fortsette som før fordi "det alltid har vært sånn." –Stoltheten vår må bygges på en bevissthet om at jernbanen er en sentral og viktig del av norsk samferdsel og næringsliv.

Det mangler heller ikke på mer konkrete utfordringer i regionen. Grimstad forteller om den nye godsterminalen i Trondheim som nå må få sin løsning, han forteller om planene for å øke akseltrykket på Ofotbanen til hele 30 tonn, men han forteller også om den unike opplevelsen en tur med Raumabanen kan være. Raumabanen har et mye større potensiale også som turistbane, mener Grimstad.

Kjøreveien settes pent av på Hjerkinn stasjon, mens regionsjefen, produksjonssjefen og banesjefen haster videre nordover i retning Oppdal og neste møte. Til slutt understreker Håkon Grimstad hvor nyttig det er å reise rundt og møte folk. Og å lære av dem. Selv tror han aldri at han blir utlært…

Noen kjedelig jobb blir det nok ikke å ta over styringen i vår mest mangslungne region.

GRUNNERVERV I SKØYEN – ASKERPROSJEKTET:

Mennesket viktigere enn jus

Skøyen-Askerprosjektet er fortsatt i sin spede begynnelse, men grunnervervsprosessen er i gang allerede. Sentralt i dette arbeidet står Jan Erik Reiten, leder for grunnerverv og erstatning i Jernbaneverket Utbygging. De fleste som blir berørt av utbyggingen vil etterhvert stifte nærmere bekjentskap med denne karen som mener det viktigste for Jernbaneverket Utbygging vil være å vise at vi er til stole på.

AV HARRY KORSLUND

FOTO: OLE WALTHER JACOBSEN

Åpenhet, ærlighet og en god dialog med grunneierne er helt avgjørende, sier Jan Erik Reiten, leder for grunnerverv i Jernbaneverket Utbygging.

- Et godt tillitsforhold og en god dialog mellom partene er helt avgjørende for en smidig gjennomføring av grunnervervsprosessen. Dessuten er det viktig å bruke god tid på omfattende prosesser som dette, noe for øvrig Silkoset - utvalget, som vurderte grunnervervsprosessen på Gardermoen, understreket i sin rapport. Blant annet derfor har vi satt i gang prosessen mot grunneierne allerede, sier Reiten.

- Hvilke andre forhold bør vektlegges spesielt?

- Informasjon har naturligvis stor betydning. Vi må hele tiden sørge for å informere de som blir berørt på en best mulig måte. Ikke bare fordi de har krav på det, men fordi god informasjon bidrar til å redusere mye av usikkerheten som mange føler i forhold til de konsekvenser som utbyggingen får for den enkelte.

- Hvordan bør informasjonsopplegget tilrettelegges?

- Det er viktig å huske at vi har med enkeltmennesker å gjøre. Det betyr at vi ikke kan nøye oss med generell informasjon, men også gi informasjon spesielt rettet mot den enkelte grunneier, sier Reiten. For øvrig er det viktig at informasjonen er mest mulig klar og konkret, slik at vi unngår unødige misforståelser.

Informasjonsmøter

Sist høst ble det avholdt flere informasjonsmøter for berørte grunneiere i Asker og Bærum. Oppslutningen om disse møtene, som Jernbaneverket tok initiativet til, vitner om stor interesse for et prosjekt som helt sikkert vil sette sitt preg på de to kommunene i årene som kommer. Tilsvarende møter vil bli avholdt med berørte grunneiere ved Lysaker og Asker stasjon når trasévalget er endelig besluttet.

- Hva skjer videre i grunnervervsprosessen?

-I forlengelsen av fellesmøtene har vi hatt en rekke møter med grunneierne enkeltvis. I første rekke med de som bor ved Jong i Bærum og ved Åstaddammen i Asker, sier Reiten. I disse møtene informerer vi blant annet om reglene for erstatning, og gangen i den videre prosessen. Vi avtaler også taksering av boligene, og forsøker dessuten å kartlegge om noen har spesielle ønsker og behov, for eksempel i forhold til det å skaffe seg ny bolig.

- Når kan beboerne ved Jong og Åstaddammen regne med å få utbetalt erstatninger for sine eiendommer?

- Dette avhenger av Stortingets bevilgninger til prosjektet, men vi regner med at vi får midler til erstatninger i år 2000. Vi håper å kunne inngå avtaler med berørte grunneiere i løpet av året, slik at utbetaling kan skje i begynnelsen av år 2000. Reiten legger til at tidspunktet for utbetaling av erstatninger til berørte beboere ved Lysaker og Asker stasjon først blir avklart når valg av trasé i disse områdene er gjort.

- Hvordan fastsettes tilbudene om erstatning for boliger som må innløses?

- Det er vanskelig å uttale seg om de juridiske sidene av prosessen på et generelt grunnlag, men i praksis er det slik at erstatningen skal dekke kostnadene ved å skaffe seg en ny bolig med tilsvarende standard et annet sted, sier Reiten. I tillegg dekker Jernbaneverket blant annet flytteutgifter, samt offentlige avgifter knyttet til kjøp av ny bolig. Reiten understreker ellers at Jernbaneverket bevisst satser på frivillige avtaler med grunneierne.

Vekt på samarbeid

- Hvordan er det å sitte ansikt til ansikt med folk som må flytte fra hus og hjem fordi storsamfunnet har bestemt seg for å bygge jernbane?

- Det er naturlig nok få som liker å måtte flytte mot sin vilje. De fleste tar det imidlertid forbausende bra. Det er i hvert fall svært sjelden at noen lar sinne, sorg og frustrasjoner gå ut over meg personlig, sier Reiten. - Vi som styrer med grunnerverv kommer ofte svært tett inn på folk og som regel hersker det en god tone mellom partene.

- Hva kreves av dere for oppnå den nødvendige tilliten?

- Åpenhet og ærlighet i alle deler av prosessen er naturligvis helt avgjørende, ikke bare i forhold til de som må flytte, men også i forhold til de som blir sterkt berørt i anleggsperioden. Dessuten er det viktig at vi tar spørsmålene og bekymringene på alvor, og at vi tar oss tid til å lytte til det folk har på hjertet. Etter min oppfatning er dette mye viktigere enn å fokusere på det strengt juridiske aspektet i prosessen. Det handler i bunn og grunn mye om sunn fornuft, respekt og forståelse. Eller folkeskikk om du vil, sier Jan Erik Reiten, som synes møtene med grunneiere utgjør en trivelig del av jobben.

FOTO: JAN ERIK HELLERUD

Miltærtog i Trondheim 3.mars 1979.

NATO-øvelsen Battle Griffin 99:

Også en jernbaneøvelse

Militærøvelsen Battle Griffin 99 blir en test på hva jernbanen er i stand til å levere av infrastruktur og transporttjenester i en krisesituasjon. Aldri har jernbanen bidratt i større grad i militær sammenheng.

AV STIG HERJUAUNE

Jernbanen bidrar med over ett hundre ekstratog i de seks dagene inn- og uttransport til øvelsen foregår. For Jernbaneverket betyr dette ekstrabelastninger både hos togledelsen og trafikkekspeditørene. Snøberedskapen er også utvidet vesentlig.

Engasjement

Totalt vil om lag 250 jernbanefolk bli engasjert i Battle Griffin 99. Jernbaneverket Region Nord (JN) har forberedt seg nøye på øvelsen de to siste månedene. Produksjonsavdelingen har bygget opp en avlastingsrampe for det militære utstyret. Videre har Rutekontoret vært i hektisk aktivitet for å forberede den økte trafikken. Togledelsen i Trondheim vil merke et adskillig større påtrykk enn vanlig i de seks transportdagene.

Fire stasjoner på Nordlandsbanen blir betjent med togekspeditører. Blant annet vil Skogmo stasjon på den trafikktomme Namsoslinjen bli operativ under øvelsen. Jørstad stasjon blir også betjent, om ikke annet så for de få dagene transporten foregår.

JN oppretter i tillegg en egen snøberedskap for å sikre både inn- og uttransport.

Kolossalt

Ekstratrafikken blir konsentrert med avganger fra Kongsberg og Fredrikstad i sør til Mosjøen i Nord.

Det er store mengder militært utstyr som skal fraktes inn i øvingsområdet. De tyngste enkeltenhetene er Leopard stridsvogner med en vekt på ca 42 tonn hver. I et enkelt tog frakter jernbanen 14 Leopardvogner.

En av de store enkeltoperasjonene blir transporten av utstyret for 6. Divisjon fra Mosjøen til Namdalen. Militærstyrken kommer til Mosjøen i to spanske fartøyer. Fartøyene losser utstyret direkte om bord på jernbanevogner for videre befordring.

Asbjørn Øye i NSB BA er prosjektleder for hele den jernbanemessige satsingen under øvelsen. Han poengterer at dette er det største militære fredstidsprosjektet jernbanen noensinne har deltatt i;

- Imidlertid er alt i gjenge, og vi har all grunn til å være stolte over innsatsen hver enkelt jernbaneansatt har gjort i forberedelsene. Nå få vi håpe gjennomføringen går like glatt.

Informasjonsberedskap

NSB BA og Jernbaneverket ønsker under øvelsen å stå sammen under fellesbetegnelsen "jernbanen".

Det blir opprettet en egen informasjonsenhet som skal håndtere øvelsen ved siden av den daglige informasjonsberedskapen i NSB BA og Jernbaneverket.

Øvingsinformasjonen blir ledet av assisterende informasjonsdirektør i NSB BA, Jan Erik Kregnes. Hans organisasjon består av en person som håndterer media ved øvingsstasjonene, mens to andre informatører skal være i beredskap for eventuelle uventede hendelser.

Informasjonsarbeidet har to mål; Først og fremst å håndtere eventuelle avvik. I tillegg er øvelsen en glimrende anledning til å fokusere på at jernbanen har en organisasjon som fungerer like godt i krig som i fred.

FOTO: STIG HERJUAUNE

Disse karene har forberedt øvelsen Battle Griffin 99 på jernbanesiden; Fra venstre: Asbjørn Øye, Øystein Lillegaard, Oskar Nilsen, Walter Fløtnes, Rune Molberg og Sverre Dalaker.

Battle Griffin 99

Battle Griffin er en NATO-øvelse som totalt vil involvere 28.000 soldater fra 7 nasjoner. Den intensive øvingsperioden er fra 22. februar til 3. mars.

Øvelsen foregår i Nord-Trøndelag (Namdalen), på begge sider av Nordlandsbanen. Store deler av materiellet som skal fraktes inn og ut av øvingsområdet blir transportert på tog. Den tyngste transporten er et godstog på ca. 940 tonn. Inntransporten foregår i tiden 19. til 23. februar. Uttransporten foregår fra 3. til 6. mars.

Asbjørn Øye er jernbanens prosjektleder under militærøvelsen Battle Griffin.

Jernbanens andel i Battle Griffin 99

- Over 100 togforflytninger
- Ekstra Txp-tjeneste på Grong, Skogmo, Harran og Jørstad
- Betjening til ekstratogene
- Ekstratjeneste ved togledelsen i JN
- Verkstedtjeneste Grong
- Lokstalltjeneste Grong
- Operasjonssenter jernbane i Trondheim
- Liason Distriktskommando Trøndelag
- Liason 6.Divisjon/Mosjøen

Jernbaneverket har ansvar

Jernbaneverket tok i fjor over beredskapsansvaret for transport på jernbane.

I totalforsvarssammenheng betyr det at Jernbaneverket stiller både kjøreveg og trekkkraft/vognmateriell til disposisjon. Dette betyr igjen at JBV har rekvisisjonsmyndighet mot operatører på norske jernbaner. Denne øvelsen blir dermed første gang JBV har mulighet til å prøve ut sitt nye ansvarsområde.

'Sagførerkurs' i Region Øst

-Sånn skal det skjæres. Da unngår du å kappe deg sjøl i beinet, du sparer ryggen og treet faller i den retningen du ønsker, forklarer instruktør Odd Fagernes. Granleggen undersøkes nøye av kursdeltakerne Åge Østnor og Jan Oddvar Andersen.

AV SVEN GOLL

Instruktør Odd fagernes viser korrekt felleskår, mens kursdeltakerne Åge Østnor og Jan Oddvar Andersen (bak) følger med. Alle hører til produksjonsavdelingen i Region Øst.

Nye forskrifter fra Arbeidstilsynet trådte i kraft i november i fjor. Alle som skal bruke motorsag og ryddesag skal derfor i løpet av vinteren ha gjennomgått kurs med instruktør. Kurset varer i tre dager. Den første dagen går med til å lære om vedlikehold av redskapen. Dag to dreier seg mest om å felle trær på en trygg måte, og dag tre tar for seg bruk av hjelpemidler som stropper og wire for å hindre at felling av trær ødelegger KL-anlegg og lignende.

- Nesten alle på kurset har brukt motorsag tidligere, men likevel viser skjemaene deltagerne sendte inn etter kurset at de har lært mye nytt, sier Gernot Klinger som er vegetasjonskontrollør i Region Øst, og kursdeltakerdeltaker Jan Oddvar Andersen er enig. –Kurset var kjempenyttig slår han fast.

Heder til Hemo

Tore Hemo, som til daglig er IT-sjef ved Hovedkontoret i Jernbaneverket, fikk nylig Norsk Jernbane Idrettsforbunds hederstegn med diplom. Tildelingen skjedde under NJIFs forbundsting på Gjøvik. Noe av bakgrunnen for tildelingen er den store innsatsen Hemo la ned i forbindelse med fjorårets USIC –mesterskap i bordtennis som også ble arrangert på Gjøvik. Arrangementet ble meget vellykket og NJIF fikk i ettertid mye ros fra flere deltakernasjoner for måten stevnet ble gjennomført på. Tore Hemo sier til Kjøreveien at han setter stor pris på hederstegnet. Hemo ble for øvrig gjenvalgt som leder av NJIFs bordtennisutvalg på forbundstinget.

Tore Hemo setter pris på utmerkelsen

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Komite på befaring

Stortingets samferdselskomite var i midten av februar på befaring i Hedmark og Oppland fylker. For Jernbaneverkets del var dermed Region Øst og Region Nord involvert. Komiteen ønsket å se nærmere på standarden og togtilbudet på Gjøvikbanen og den ble orientert om Valdresbanens situasjon når godstrafikken nå ser ut til å forsvinne fra 1.april. Videre gikk turen opp Gudbrandsdalen der det ble orientert om fjerntogtilbudet på Dovrebanen og tilretteleggingen for krengetog. I Hedmark ble komiteen orientert om tilstand og planer for Rørosbanen, politikerne reiste med Rørosbanen fra Alvdal til Elverum. I Hedmark ble samferdselskomiteen også orientert om Intercitytogene og om hva som må gjøres med Kongsvingerbanen for at den skal kunne inngå i en raskere forbindelse Oslo - Stockholm. Arbeidet med Nasjonal transportplan sto også sentralt under turen og Hedmark fylkes ønske om et framtidig dobbeltspor fra Eidsvoll til Hamar var også tema.

FOTO: ANDERS HAAKONSEN

De kom til jernbanen for å få det til å gro. Først og fremst på stasjonene. Etter noen år ble gartnervirksomheten privatisert, og bedriften fant nye arbeidsoppgaver til dem. Nå bruker Leif Bank og Ivar Olaussen sin fagkunnskap til å hindre at det gror langs jernbanen. I vinter treffer man dem med motorsag mellom Krekling og Kongsberg.

Gartnere hindrer at det gror

AV ANDERS HAAKONSEN

God gjenvekst er noe de fleste skogeiere ønsker seg. Men det finnes unntak - en av landets største skogeiere bruker store ressurser på holde skogen nede. Jernbaneverket har mange gode grunner til å erklære trærne krig. To grunner er spesielt gode. Den ene er faren for at trærne skal falle ned på sporet eller på kontaktledningen, den andre er behovet for best mulig sikt mot signaler og planoverganger. Det siste gjelder for både lokførere og veifarende. Skogryddingen reduserer også faren for påkjørsler av dyr og for skogbrann. Dessuten bidrar den til å bedre utsikten for passasjerene.

Motorsagmassakre

Retningslinjene for skogryddingen er ikke til å misforstå: Alt som kan vokse seg stort, skal vekk, hvis det befinner seg på Jernbaneverkets område, det vil si mellom gjerdene på hver side av sporet. Med så kompromissløse retningslinjer er det nærliggende å tro at det bare er å sette i gang en motorsagmassakre uten særlig omtanke. Lenger fra sannheten er det vanskelig å komme. Jobben kan være enkel når man er langt fra sporet, men jo nærmere man kommer, jo mer komplisert blir den. Hvis man ikke er forsiktig når man jobber inntil sporet, kan konsekvensen fort bli det man ønsker å forhindre: Trær kan velte over skinnegangen.

Vegetasjonskontrollen var ikke alltid like god i tidligere tider, og fordi det ikke er normal tømmerdrift i Jernbaneverkets skog, blir den heller ikke fortynnet. Resultatet er at skogen kan være bortimot ugjennomtrengelig like inntil sporet. I slike tilfeller må trærne felles i en nøye planlagt rekkefølge. Ofte er grenene fra to trær så sammenfiltret i hverandre at det ene treet blir stående selv om man kutter stammen. Kraften fra 3-4 mann er altfor lite til å dra det over ende. I slike tilfeller er det bare en ting å gjøre - felle begge trærne samtidig. Hvis man ikke oppdager infiltrasjonen før man begynner fellingen, kan man være ille ute.

Forlanger ikke flatehogst

Avstanden mellom sporet og gjerdet kan variere en god del. Når avstanden er liten og trærne er store, kan naboens trær være en trussel mot banen. Da kreves det også mye omtanke. Skal man be naboen om tillatelse til å felle trær, må man kunne se hvilke av dem som kan blåse ned over sporet i et uheldig øyeblikk. Forlanger man flatehogst, har man lagt grunnlaget for et dårlig naboskap.

Leif Bank og Ivar Olaussen hadde ikke mye av slike kunnskaper da de kom til NSB i henholdsvis 1979 og 1981. De var utdannet blomstergartnere og hadde tenkt seg helt andre oppgaver. Da NSB overlot alt arbeid med blomster til private gartnere, valgte de likevel å bli i bedriften. Deres bakgrunn ga dem fordeler da de begynte å rydde skog, men de måtte lære seg mye om trær for å kunne fungere i sine nye jobber.

Strekker seg etter lyset

- Det er mye vi må ta hensyn til når vi vurderer om et tre kan falle over sporet, sier Bank. - Vi tar hensyn til hvor langt det står fra sporet, hva slags grunn det står på, og hvordan det ser ut. Når et løvtre har mye tørre kvister, kan det bety at røttene er dårlige. Da er det større fare for at treet kan falle.

- Bjørk og osp som vokser inne i mørk granskog, strekker seg etter lyset og blir lange og slanke. Slike løvtrær blir utsatt når vi feller granene og vinden får tak i dem, sier Olaussen.

- Hvordan reagerer naboene når dere må gjøre inngrep i skogene deres?

Hvor mange kubikkmeter Leif Bank, oga hans kolleger feller i Jernbaneverkets skoger i løpet av et år, har neppe noen regnet ut. Men det er ikke få.

FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Olaussen: - Naboene er stort sett greie hvis vi er greie mot dem. Det er viktig å ha et godt forhold til dem. Når gjerdet står like ved sporet, hender det at vi må rydde lange strekninger på naboens tomt for å gi fri sikt til et signal.

- Hva med brannfaren?

Bank: - Skogbranner er vanskelig å gardere seg mot. De kommer som regel der vi minst venter dem. Det beste vi kan gjøre er å sørge for at det ikke ligger kvist fra felte trær like ved sporet.

Arsenal har kontroll

- Hva gjør dere for å hindre at vegetasjonen kommer opp igjen?

Bank: - Pukken blir sprøytet med Arsenal som hindrer gjenvekst. Det er derfor trær som vokser like ved sporet er uegnet som juletrær. På grunn av sprøytingen mister de nålene straks de er felt. Vi sprøyter også stubbene etter felte løvtrær med Arsenal, ellers vokser trærne opp igjen.

- Olaussen: - Det er viktig å komme tilbake og holde øye med utviklingen så det ikke gror til igjen. Å gå rundt med rygg-sprøyte er den mest effektive måten å bruke penger på, hvis man vil holde vegetasjonen nede.

Skogstripen som tilhører Jernbaneverket varierer i bredde fra bortimot 40 meter til nesten ingenting. Men det ser ikke ut til at det er skogrydderne NSB hadde i tankene den gangen man ervervet grunn. Bank og Olaussen så gjerne at gjerdet sto annerledes mange steder. Ofte er det dårligst plass der det er mest behov for det.

Ser ikke skogen for bare trær

Den som har reist mye med tog i Norge, har mange ganger ergret seg over å ikke kunne se skogen for bare trær. Når toget går gjennom en skogkledd dal, kunne utsikten vært en nytelse, hvis det ikke hadde vært en tett vegg av trær langs banen. I tillegg til å sperre utsikten, skaper de en sjenerende flimmer-effekt når toget raser forbi noen meter unna. Dette problemet blir nå tatt mer og mer alvorlig, og skogrydderne har også passasjerens behov i tankene når de er ute med motorsagen.

Hvor mange kubikkmeter Leif Bank, Ivar Olaussen og alle deres kolleger feller i Jernbaneverkets skoger i løpet av et år, har neppe noen regnet ut. Men det er ikke få. Likevel gir ikke denne hogsten inntekter. Det er rett og slett for lang avstand mellom hvert tre som kan utnyttes kommersielt. Det betyr ikke at trevirket råtner i skogen. Alle stammer med en diameter større enn 10 cm blir kuttet opp og fjernet. Det som felles utenfor gjerdet, går til grunneieren.

Kvist og busker blir for det meste brent eller lagt igjen for å bli til jord. Nær bebyggelse brukes flishogger så råtnende kvist ikke skjemmer omgivelsene.

Leif Arne Thorstensen

På dagtid er han baneformann på Hjuksebø – om kvelden speller han musikk. Det har Leif Arne Thorstensen gjort i flerfoldige år. Men det var først da han gikk over datoen – passerte femti – at han gikk i studio og laget plate. Country straight form heart går i pent tempo. Omtrent som Sørlandsbanen forbi Hjuksebø.

FOTO: KAREN JOHANNE STRØMSTAD

BREDBENT COWBOY PÅ BANEN

AV KAREN JOHANNE STRØMSTAD

Det er slett ikke hver dag en jernbanemann gir ut plate, sier kollegaene hans stolt. Thorstensen er overveldet over hvor god støtte han har fått fra så mange kollegaer i Jernbaneverket. Vi møter ham på pauserommet på Nordagutu stasjon for en prat. Et sted med gjetord for å være et hyggelig kaffested for alle som stikker nesen innom.

Gjensyn i platestudio

– Jeg gleder meg over solidariteten og at janteloven ikke lever i jernbanefamilien, sier han og innrømmer at han var svett da kronene rullet ut og han satt med 500 ferdigpressende CDer. Men så gikk plateryktene langs jernbanesporet og Thorstensen fikk bestillinger både fra Tønsberg, Drammen og Stavanger. Nå er halve opplaget solgt unna og sanger og trommeslager Thorstensen smiler under barten. Med seg på plata har han gode musikervenner. Flere fra den gang han reiste rundt og spilte til dans for 35 år siden. Han var på veien allerede som femtenåring.

– Vi reiste land og strand rundt. Det var artig, men slitsomt og vi passet på å legge ned årene mens vi fortsatt var like gode venner, forteller Thorstensen som synes det var ekstra stas å kunne ha gjensyn i platestudioet.

Tanken om å lage ei plate har han hatt i mange år. Han måtte bare runde femti først. Gå over datoen. – Da kunne jeg tåle å få meg en på trynet, likevel, smiler Thorstensen. Nå er spelleløsta kommet tilbake. Thorstensen flirer av forslaget om å skifte levebrød.

– Skulle slite litt for å leve av musikken, ja. En hardere økonomisk disiplin – og en gapahuk til hus. Nei.

– Da fikk vi leve på ungdommen, foreslår kompisene på pauserommet. Dagens ungdom som kjører BMW der vi måtte ta til takke med å ha eksosrypene våre på en femtikubikker.

– Hva om jeg hadde hatt en BMW den gangen, filosoferer Thorstensen.

Nedenfor Myllarguten

Han ble født på Notodden og flyttet til Nordagutu som sjuåring. Bodde i en av jernbaneboligene like nord for stasjonen – fordi faren var jernbanemann, selvfølgelig. Huset ligger der fortsatt. Bare et steinkast unna monumentet over Sauherads store sønn: Torgeir Augundsson – Myllarguten. I 1940 ble bautaen, laget av Hans Holmen, reist ved Nordagutu stasjon.

Etter framhaldsskolen dro Thorstensen til sjøs, slik så mange andre av kompisene gjorde på den tiden.

– Etter første tur krabbet jeg i land, så sjøsjuk at jeg lovte meg selv å aldri dra ut igjen, minnes Thorstensen. Men etter flere år med strøjobber og spillejobber med kompisene, dro han ut igjen likevel. På malmbåt mellom Skien og Belgisk Kongo. Helt til han tilfeldigvis så en annonse om ledig assistentjobb på jernbanen en gang han var hjemom kona og ungen. Han slang inn en søknad og møtte til samtale.

11. mai 1970 begynte Thorstensen på jernbanen. Og siden har han vært der. Han kjenner strekningen fra Medheia til innkjør Skien og fra Tinnoset til utkjør Nordagutu som sin egen bukselomme.

Gi av seg selv

I 22 år holdt Thorstensen på med sveising. Var med i et sveiselag og bodde i losjivogn. To mann på ei moelvenbrakke med en seng i hver ende og et kjøkken på midten. Fra søndag kveld til fredag.

– Jeg pleier å si at jeg levde i to ekteskap. Et hjemme og et på brakka. Man må prate sammen på en annen måte i en slik jobbsituasjon enn når du drar hjem fra jobben hver dag. Ta konfliktene og bli ferdige med dem. Alle hadde familie hjemme og av og til var det nødvendig å prate om en del ting sammen. Og å gi noe av seg selv.

– Nei. det var veldig lite damer på baneavdelingen, innrømmer Thorstensen og synes det ikke hadde vært så dumt med kvinnelige banemontører. Det kunne vært fint å få synspunkter fra jenter, som ser ting på en annen måte. Om de ikke tar de tyngste løftene, kan de ta det igjen på klokskap,

Leif Arne Thorstensen gleder seg over solidariteten og innrømmer at han var svett da kronene rullet ut og han satt med 500 ferdigpressende CDer.

mener Thorstensen og tror det ville vært sunt med mindre mannsdominerte arbeidsplasser.

Historiene fra anleggene er mange, og vi får en servert i det en gammel kollega stikker innom pauserommet. Thorstensen har ikke sett Petersen på over ti år, og konstaterer fornøyd at han fortsatt er i jernbanen.

– Husker du Makrellkurven, flirer Petersen. Det er et hittil ukjent sted for de fleste som har kjørt Brevikbanen. Men alle som var med å sveisa der for ti år siden, vet hvor det er. Makrellkurven. Det lå en os av makrell over stedet den kvelden han og kompisene hadde fått tak i noe fisk og stekte den over bål nede i skråningen. En av mange uforglemmelige episoder, smiler Thorstensen.

Drepe med heavyrock

CD-plata er laget over gamle country-ballader. Kanskje ikke akkurat noe for stereoen i bilene til gutta her, sier Torstensen. Han innrømmer at guttungen hans har holdt på å drepe'n med heavyrock opptil flere ganger. Vi må ikke glemme at han selv vokste opp med tjuvlytting på Radio Luxembourg – på en elleve kilos Kurer radio!

– Gamlingene trudde vi var gærne. Så nå har jeg prøvd å høre etter når guttungen ber meg lytte på hans musikk. Etter en tre-fire ganger går det bedre. Vi må være litt åpne for ny musikk. I hvert fall om den er laget av andre grunner enn å bare tjene penger, sier Thorstensen. Han flirer til den yngre garde på pauserommet. De har også kjøpt plata hans.

Noen av pengene fra platesalget skal hjelpe kreftsyke barn. Sønnen til Thorstensens bror døde av kreft bare 13 år gammel.

– Sykehusene har ikke penger til noe ekstra, til en reise eller kanskje et TV spill eller noe annet for ungene på sykehuset, forteller han og håper litt av overskuddet kan være med å hjelpe i sykehushverdagen til kreftsyke barn.

Gitar til husbruk

Ikke så mange har hørt Thorstensen synge langs jernbanelinja. Han synger ikke på sparket. Men skikkelig forberedt og med proffe musikere, står han gjerne på en scene. Slagverk er hans instrument. Og gitar til husbruk. Noter har han ikke lest siden han «tråkka rundt i uniform» i Sauherad musikkorps.

Gått på ski har han heller ikke gjort på svært lenge. Det sluttet han med den dagen han var seksten år og hoppet i Kjappbakken.

– Jeg hoppet bokstavelig talt ut av skoene og landet med brystet på kulen. Jeg skal aldri gå på ski mer, sier Thorstensen. Han foretrekker fisking. Ikke så mye pilking lenger, men tilbringer gjerne sommeren i vadebukser.

Han binder fluer. Han er aktiv radioamatør og har kontakter over hele verden. Fredagskveldene presenterer han countrymusikk i nærradioen. Dessuten er han speiderleder og har huset åpent for ungdom som stadig stikker innom. Datteren er førskolelærer og har flyttet til Skien – og han har rukket å bli bestefar. Sønnen trives fortsatt hjemme – og jobber som kokk.

Da Thorstensen fikk jobben på jernbanen, ble det ikke noe av å ta med kone og unger på jobb til sjøs. – Det får heller bli et cruise i Karibien, smiler Thorstensen. Foreløpig nøyer han seg med prøveturer med danskebåten.

Tæima og planlagt

Før var det 30 mann på Hjuksebø. Nå er de åtte.

– Vi begynner å gå over datoen alle mann, sier Thorstensen og er litt bekymret for rekrutteringen. Det tar halvannet år å lære opp nye. Thorstensen prøver å se 10-11 år frem i tiden og undres litt over hvem som da skal gjøre jobben.

– Å løse feil langs linja raskt, det lærer du ved erfaring. Det må da være bedre at feilen kan løses på 25 minutter, enn at togene skal måtte gå på sakte fart i seks timer.

Han synes at omorganiseringene av og til går så fort at han ikke merker det stabiliserer seg før nye endringer er på gang.

– Det går over min forstand, men så er det heller ikke jeg som skal forstå det. Gjør jobben din du, sier han til seg selv – og la nye modeller få en sjanse.

Han har merket at det brukes mer tid til planlegging. Og at det er pengesekken som styrer. Det nytter ikke å forsinke et tog i dag. Har du to timer til disposisjon mellom avgangene, så har du akkurat to timer. Ikke to timer og fire minutter. Alt er helt tæima og planlagt, som Egon pleier å si.

Det er godt kameratskap og mye fine folk i etaten, mener Thorstensen og lever fortsatt greit med de typiske kommentarene om at de sitter på baken hver gang kollegaene kjører forbi.

– Når togene passerer kan vi jo ikke godt jobbe på skinnene, smiler Thorstensen.

Oppmuntret av gode kollegaer og brukbart salg av CD-plata, har han såvidt begynt å leke med tanken om flere studiobesøk.

– Kanskje ei plate med litt raskere låter, vurderer Thorstensen. Men han har ikke alt tæima eller planlagt. Ennå.

Leifen and friends:
Country Straight From Heart

Pris: 100,- En del av overskuddet gir hjelp til kreftsyke barn. CD-platen kan bestilles fra Leif Arne Thorstensen, 3820 Nordagutu, tlf: 3595 9846 eller Ivar Th. Øvrebø, 3812 Akkarhaugen, tlf/fax: 3595 8464

FOTO: SVEN GOLL

Elina G. Lysne fra Ukraina er tredje generasjon ved jernbanen, men hun er den første som jobber i norsk jernbane.

Endelig tilbake til jernbanen

Hun er tredje generasjon ved jernbanen – bestefar var lokomotivfører ved den sovjetiske jernbanen, hennes mor arbeider fortsatt som ingeniør ved den russiske jernbanen i Murmansk, mens Elina selv er nytilsatt prosjektkoordinator på Østfoldbanen. Tidligere har hun arbeidet ved jernbanen i Murmansk. - Å arbeide ved jernbanen i Russland og i Jernbaneverket i Norge er som å være i totalt forskjellige verdener, sier hun.

AV KJELL BAKKEN

Elina G. Lysne er født og vokste opp i Ukraina, i millionbyen Donetsk. En typisk industriby utviklet innenfor Sovjetstaten. I følge henne selv kom interessen for ingeniøryrket i tenårene. – Jeg har alltid likt matematikk i tillegg til historie og litteratur. I Ukraina var det slett ikke uvanlig at kvinner er ingeniører. Mamma og en tante er dessuten også ingeniør. I Ukraina er oppfatningen av hva som er kvinneyrker en helt annen enn her i vesten. Allerede i 1917 ble det proklamert likestilling hos oss, smiler Elina.

Dårlig betalt

Med en slik bakgrunn ble Elina utdannet sivilingeniør innen høyspent elektro. Hun flyttet i 1985 med sin mor til Murmansk. – Først arbeidet jeg som lærer ved en sjømannsskole i byen, men dette arbeidet var dårlig betalt. I 1988 fikk jeg jobb i jernbanen. Min mor arbeidet der på baneavdelingen med målevognkjøringer. Lønna og de sosiale godene på jernbanen var langt bedre enn på sjømannsskolen. Elina fikk jobbe med strømforsyning og KL-anlegg.

Posisjon

Jernbanen i Murmansk har en meget sterkt posisjon i samfunnet med gode sosiale ordninger, eget sykehus osv. – På mange måter kan en si at byen, som ble grunnlagt i 1916, er bygget opp rundt jernbanen. Murmansk havn hadde med sin isfrie beliggenhet stor betydning som importhavn av gods til hele Sovjet. Herfra ble godset sendt ned til de folkerike områdene rundt St. Petersburg og Moskva, – på jernbane. Fortsatt er jernbanen ryggraden i Russlands transportsystem. Mange steder, særlig i nordområdene, har ikke veiforbindelse og kan bare nås landveis med jernbane, forteller Elina.

Alt skiller

På vårt spørsmål om hva som skiller norsk og russisk jernbane, ler Elina åpenhjertig. – Alt, tenk deg å jobbe uten PC, for eksempel. De siste årene har den økonomiske kollapsen gjort det svært vanskelig å holde standarden oppe. Man mangler alt, ikke minst reservedeler. Situasjonen krever stor grad av improvisasjon for å få hjulene til å gå rundt. Situasjonen er kort og godt svært vanskelig.

Nordmann

I 1994 skjedde det noe som kom til å forandre tilværelsen totalt for den russiske jernbaneingeniøren. Hun traff en norsk entreprenør i Murmansk. For å gjøre historien kort. De giftet seg og julaften samme år tok Elina sitt første skritt på norsk jord. Selv om jeg snakker engelsk, forstod jeg raskt at jeg måtte lærte meg norsk hvis jeg skulle jobbe. Jeg ble tilbudt å gå på språkkurs i Askim, hvor vi bodde den gang. Det hjalp meg både til språket og til å forstå mer av det norske samfunnet. Mest overrasket ble jeg over hvor amerikanisert Norge egentlig er. I tidligere Sovjetunionen var vi kulturelt orientert mot Europa, mot Europeisk littertur, fjernsyn og film. Her i Norge ser man mest amerikanske TV-programmer og filmer. Hvis en god film opprinnelig er laget i Frankrike, foretrekker dere å se en dårligere amerikansk versjon. Det synes jeg er rart, sier Elina.

Til jernbanen

Som en del av kurset ble elevene utplassert i yrkeslivet. Elina skrev til Jernbaneverket og fikk innpass. – Jeg fikk jobbe på strømforsyning i Ski og trivdes utmerket. Her er hun rask til å takke faglig leder strømforsyning Asle Horvei, og Thor Egil Thoresen og Erling Hogstad ved Hovedkontoret for god hjelp og støtte hele veien. Dessverre var det ikke jobb til meg da og jeg begynte derfor som prosjektingeniør i Oslo Energi Konsult, et datterselskap av Oslo Energi. Der har jeg arbeidet i to år. Men jeg har hele tiden ønsket meg til jernbanen. Da det ble jobb ledig i sone Østfoldbanen, var jeg ikke sen om å søke, smiler Elina.

Fra årsskiftet har hun vært på plass i Moss. I følge henne selv stortrives hun blant gutta i Værlegata på forvaltning Østfoldbanen. Hennes oppgave nå er å detaljplanlegge det store vedlikeholdsprosjektet mellom Sandbukta og Moss stasjon. – Strekningen blir bra når vi er ferdig til høsten. Vi skal fornye både sporet og strømforsyningen. Jeg liker å jobbe med helheten, sier Elina.

Blink-skudd

Fra Arvid Sanderengen har vi fått dette bildet som viser de gamle opplysningstavlene under utprøving. Nå er det jo en ny type tavler som testes ut. Etter hvert skal de gamle tavlene av denne typen skiftes ut. Bildet viser spor-anvisere under utprøving i Bispegt. 12 i Oslo. Senere ble de montert langs Østfoldbanen. Bildet er nok tatt i midten av 80-årene. Kjøreveien honorerer blinkskudd.

På vakt

Til fots i fjellet

Det er i hvert fall en nærliggende tanke når vi hører om hvordan enkelte signalbefaringer gjennomføres av Vidar Olsen, Faglig leder Signal på Bergensbanen. Boka "Til fots i fjellet" som er utgitt av Den norske Turistforening beskriver samtlige fotturer i norske fjellområder. Vidar Olsen på Ål kunne nok supplert boka med inngående beskrivelser av Bergensbanens høyfjellsstrekning.

AV NJÅL SVINGHEIM

Nå er det ikke slik at Jernbaneverket forventer at Vidar Olsen *skal* gå til fots for å vurdere for eksempel siktforholdene ved en planlagt ny signalplassering. Han *velger* ofte selv å gå. – På den måten får jeg mye mer inngående kjennskap til terrenget og linja, sier Olsen. Tidligere i vinter gikk han for eksempel på en og samme dag fra Hol stasjon og fire og en halv kilometer vestover, det vil si ni kilometer tur – retur, for å vurdere plasseringen av nye forsignaler og innkjørsignaler ved stasjonen. Vel tilbake fra turen vestover var det å legge i veg på samme turen østover, riktignok bare tre kilomer hver veg da..

- Ved slike turer i sporet ringer jeg toglederen i Bergen, får klarering til å gå og strekningen sperres, sier Olsen. Turene legges til perioder uten eller med få tog, og toglederen skal vite at jeg ikke er i nærheten av sporet før det sendes tog på strekningen. Det er stadig henvendelser fra dem som planlegger signalplasseringene, og da er det en stor fordel å være lokalkjent. Vidar Olsen, som er glad i både å gå og sykle i fjellet ellers også, forteller at han koser seg på fotturene langs linja. Han kan ta med nistepakka, stoppe, se og gjøre vurderinger i ro og mak. Slik blir det ikke hvis en kommer brummende med en Robel, sier Olsen. I det siste har det vært rikelig med muligheter for turer langs linja. Svært mange av signalene må nemlig flyttes på grunn av krengetogene som kommer på Bergensbanen neste år. Selv om det er gjennomført en større signalbefaring, er det stadig detaljer som må undersøkes nærmere, og Vidar Olsen liker å ligge i forkant. Etter mange år på jernbanen vet han som regel hvilke spørsmål som kommer. Det skal likevel noe til å holde oversikten over hele strekningen fra Haverstingtunnelen i Øst til Bergen stasjon i vest.

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

Jernbanemuseets Venners pris og stipend

Jernbanemuseets venner har opprettet en pris og en stipendordning for å inspirere til arbeid for å ta vare på norsk jernbanehistorie. Prisen og stipendet deles ut på Norsk Jernbanemuseums åpningsdag 23. mai 1999.

Prisen og stipendet er på kr 10.000 hver.
Kandidatene vurderes og innstilles av Norsk Jernbanemuseums ledelse. Styret i Jernbanemuseets Venner bestemmer hvem prisen/stipendet skal tildeles. Prisen/stipendet kan deles av flere av kadidater. Hvis ingen kandidater er kvalifiserte, deles ikke prisen/stipendet ut.
pris og stipend kan ikke tildeles tilsatte ved Norsk Jernbanemuseum, medlemmer av Norsk Jernbanemuseums styre eller medlemmer av Jernbanemuseets Venners styre.

Formålet med prisen er å inspirere til arbeid for å ta vare på norsk jernbanehistorie, ved formidling av jernbanehistorie, forskning eller bevaringsarbeid.
Aktiviteten må hovedsakelig ha foregått i løpet av de to siste årene.
Prisen kan tildeles enkeltpersoner og organisasjoner.
Kandidater til prisen kan foreslås av medlemmer i Jernbanemuseets venner.
Forslagsstilleren må begrunne forslaget.

Stipendet skal være en støtte til reise, opphold, tapt arbeidsfortjeneste mm ved formidling, forskning, dokumentasjon og kompetanseheving innen norsk jernbanehistorie. Stipendet tildeles pågående eller planlagte arbeider.
Stipendet kan tildeles enkeltpersoner eller grupper.
Søknaden skal inneholde en beskrivelse av hva man ønsker å benytte stipendet til. Søkerne må dokumentere tidligere arbeid, for eksempel bokutgivelser, artikler, rapporter, prosjekter og lignende.

Forslag til kandidater til prisen og søknader om stipend sendes til:

Norsk Jernbanemuseum, postboks 491, 2301 Hamar evt med jernbanepost til Norsk Jernbanemuseum, Hamar. Merk konvolutten med "pris/stipend".
Frist: Forslaget/søknaden må være Norsk Jernbanemuseum i hende innen 31. mars 1999

JM Bordtennis 1999

HIL/NSB inviterer til jernbanemesterskap i bordtennis lørdag 20. og søndag 21. mars på Ingieråsen skole på Kolbotn. Arrangementet starter begge dager klokken 10.
Klasseinndeling fra 16 – 39 år, 40 – 49 år, 50 – 59 år og over 60 år.
Det spilles både i single, double og lag.
Påmelding sendes Jan Erik Arnesen, Tunbo 18, 1800 ASKIM innen 1. mars.
Epost: JensErikA@nsb.no. Kontonr. 1100.30.10343. Overnatting og bankett på Quality Park Hotell i Kolbotn, tlf 66807500. Flere opplysninger: Jens Erik Arnesen 23 151112a.

Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen er et museum over den smalsporede jernbanen Tertitten som var i drift mellom 1896 og 1960. Stiftelsen har i sine samlinger bl.a. tre driftsklare damplokomotiver, og hadde i 1998 nær 9.000 reisende. Tilholdssted er Sørumsand i Akershus.

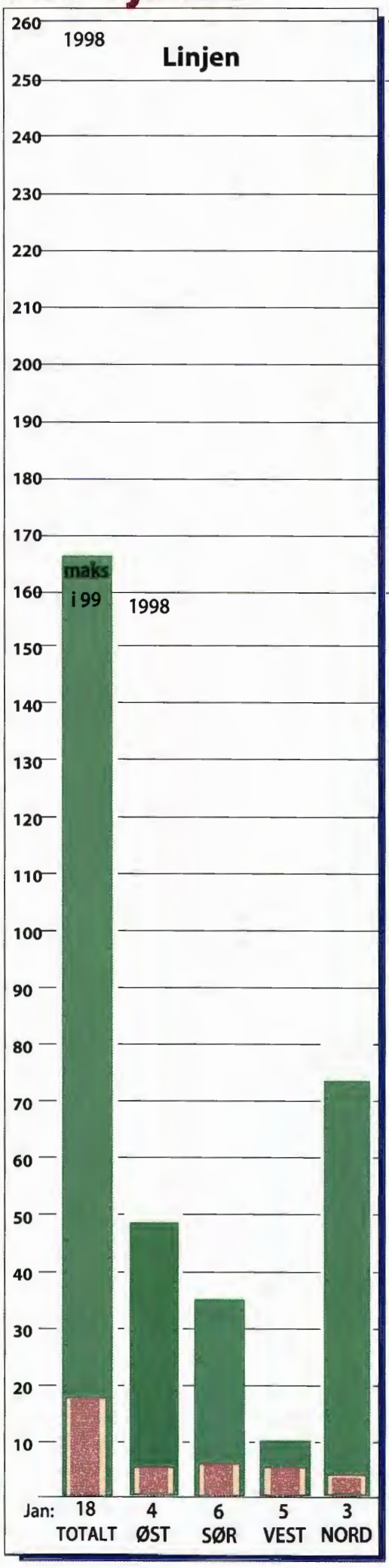
Teknisk leder

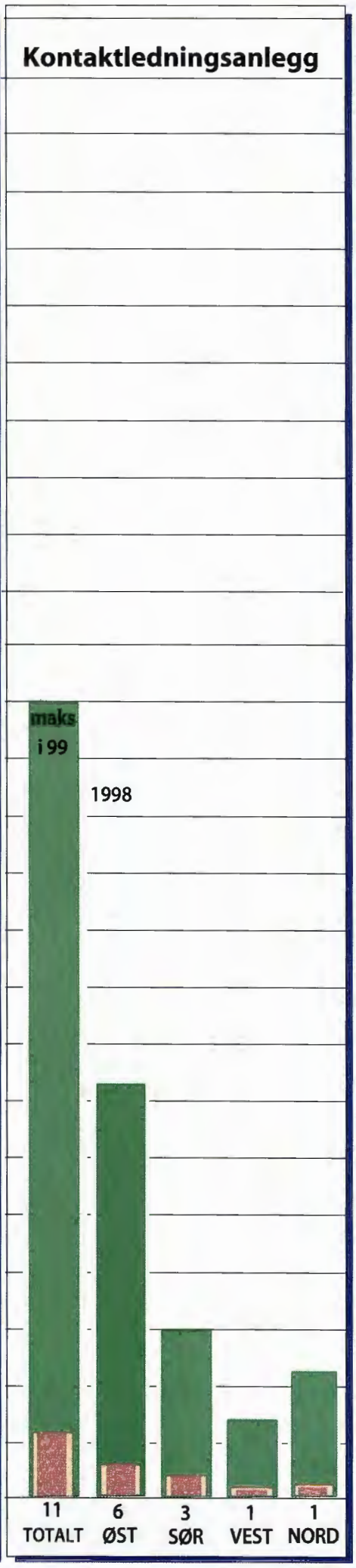
Ved Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen er det ledig en stilling som teknisk leder for bane og bygninger. Den som tilsettes vil få ansvaret for å holde den antikvariske banestrekningen etter Urskog-Hølandsbanen i kjørbar og forskriftsmessig stand. Han eller hun er også ansvarlig for en variert bygningsmasse fordelt på tre stasjoner. Det venter utfordende oppgaver innenfor restaurering og vedlikehold av bane og bygninger. Teknisk leder vil arbeide nært sammen med leder for det rullende materiell, og vil styre prosjekter som utarbeides i tilknytning til ansvarsområdet.
Vi søker en person med:
- Relevant utdanning eller erfaring
- Interesse for historisk jernbanehåndverk
- Gode samarbeidsevner

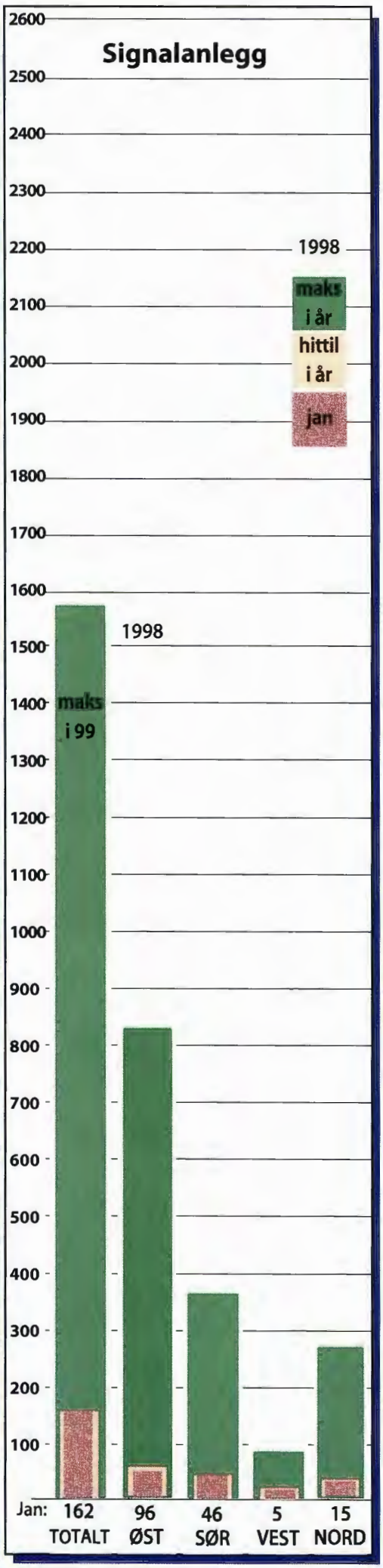
Lønn etter avtale.

Spørsmål rettes til museumsbestyrer Eyvind Bagle på tlf. 63 82 69 70. Søknad sendes Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen, Pb. 59, 1920 Sørumsand innen 8. mars 1999.

Feil i januar







KJØREVEIEN

Internblad for jernbaneverket
nr 2 - februar 1999

Levende jernbanehistorie

Caroline

(FOTO: NORSK JERNBANEMUSEUM)

Caroline med mannskap tar en pust i bakken på Vinstra i 1901.

(FOTO: ROAR STENERSEN)

I 33 år trafikkerte Caroline sidesporet fra Ådalsbruk til Klevfoss. I dag er "bruket" holdeplass. Caroline passerer Ådalsbruk med "karettoget."

AV ROAR STENERSEN,
NORSK JERNBANEMUSEUM

Hun er en gammel dame som står meg svært nær. I en alder av 138 år er Caroline både i god form og får gutta til å vri nakken av ledd når hun kommer forbi, for hun er Jernbaneverkets absolutte ikon - hun er levende jernbanehistorie.

Caroline er som man vil forstå ikke alle jernbanefolks bestemor, men snarere et lokomotiv. Bygget på fabrikken til jernbanepioner Robert Stephenson i Newcastle til Kongsvingerbanen i 1861 som denne banens lok 5. Tre år etter Hovedbanens åpning i 1854 vedtok Stortinget tre nye jernbaneanlegg; Kongsvingerbanen, Hamar - Grundsetbanen og Trondhjem - Størenbanen. De to siste ble etter Carl Abraham Pihl's råd vedtatt bygget smalsporet. Men Kongsvingerbanen ville møte den normalsporede Hovedbanen på Lillestrøm, så her var sporvidden gitt på forhånd. Straks etter åpningen av Kongsvingerbanen i oktober 1862 ble nr.5 omnummerert til 17 og dette nummeret er hennes ID til denne dag.

Tjeneste på Kongsvinger- og Flisabanen var nr.17's hverdag til 1896 da hun kom til 3die distrikt og Ottabanens anlegg. I 1920 var driftstiden i Hamar distrikt over, men ikke arbeidsdagen - for lok 17 ble nå solgt til Clevfos Cellulose og Papirfabrik som hadde et ca 1km. langt sidespor fra Aadalsbrug stasjon til fabrikken. I de neste 33 år dro nr.17 - nå med økenavnet "Klevfossmerra" - vognlaster til og fra fabrikken. Men i 1954 var den seiglivede gamle damen atter i begivenhetenes sentrum. I ny glans og med navnet "Caroline" dukket hun opp under jernbanens 100-års jubileum forspent en tidsriktig vognstamme av såkalte kareter - dvs. vogner uten gjennomgang. Etter jubileet ble Caroline avgitt til Jernbanemuseet og satt på utstilling. Med unntak av et par lufteturer i 1969-70 ble hun stående på utstilling til våren 1990.

Jernbanemuseets Venner lanserte i 1988 prosjektideen "karettoget" , og i mai 1990 ble Caroline sendt Verkstedet Sundland for revisjon. Vognmateriell fantes i form av vognkasser i varierende grad av forfall, men etter 6 års arbeide var både Caroline og en representativ vognstamme ferdig i tide til Jernbanemuseets 100-års jubileum 16/6 96.

I sitt 138ende år er Caroline igjen klar til innsats i Jernbaneverkets navn. Strekningen vi oftest kjører i dag er Hamar - Elverum, som ble åpnet for trafikk samme år Caroline var ny. Lurer på hvor mange som ser henne i dag som tenker på at hun en gang representerte siste nytt innen samferdselsteknologi. Vil dagens flytog på Gardermobanen beundres på samme måte i år 2137 ?

Når vi hadde Caroline demontert i Sundland oppdaget vi flere navn blinket inn i hjulnavene. Hjulsmedene McLory, Clark, Thompson og Hill hadde alle meislet sitt navn i et kvalitetsarbeide som var "made to last", den gangen det var en selvfølge at et lokomotiv skulle vare i 50 år eller mer.