KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

nr 5 - 1999

Oslopakke 2 til Storinget før sommeren?

Side 4

Tøffe tak på togledelsen

Togledelsen på Oslo S fikk virkelig brynt seg under storbannen 6. mai. All trafikk over Oslo S måtte innstille, noe som satte både fantasi og evne til å improvisere på store prøver.

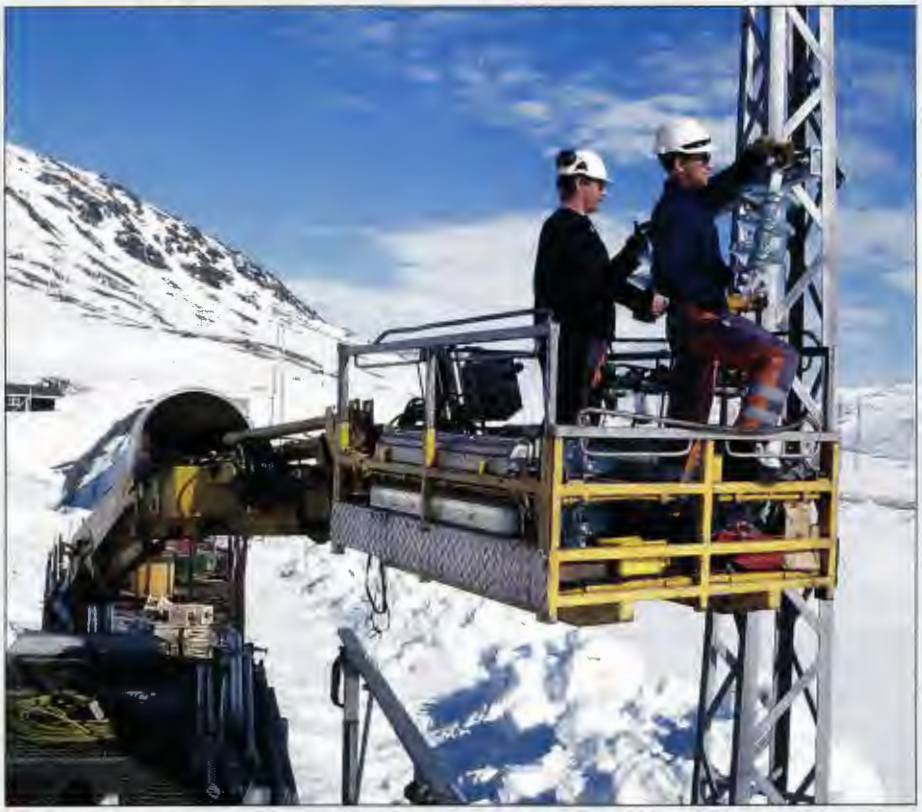
Side 3

Strøken Sørlandsbane

Helheten i baneanlegget er viktig både for standard og visuelt inntrykk, mener banesjef Olaf Nordbø i Agder og Rogaland. Sørlandsbanen gjennomgår renovering fra Nelaug til Kristiansand

Side 8

Høyt til værs høyt til fjells



■ Elektroinnstallasjonene på Gråskallenparsellen på Bergensbanen pågår nå for fullt. Allerede 1. juli skal anlegget være klart for utprøving og 19. september tas strekningen i bruk. Det er Baneservice som står for elektroarbeidene på kontrakt for Jernbaneverket Utbygging. Anlegget ser ut til å bli noe billigere enn forutsatt.

Side 14

Asker Skøyen: Foreslår dagens trasé ved Jong

En prosjektgruppe i Jernbaneverket foreslår en ny løsning som har miljø-messige fordeler og er litt rimeligere. Den kan gi noe dårligere forhold for jernbanedriften.

Side 6

Jernbaneverket

Signaler

Underveis til Stockholm

Jernbanen er underveis til Stockholm. Mange vil si at det er på høy tid. Markedsandelene for jernbanen mellom Oslo og Stockholm har vært fallende i mange år. Etter at også NSB BA la ned nattoget på strekningen, var det klart at vi nærmet oss et veiskille: Fortsatt trafikknedgang med fare for avvikling på sikt, eller en ny og offensiv satsing. Valget har falt på det siste – i en kombinasjon av klare politiske ønsker og bedriftsøkonomiske analyser. De nærmeste 2-3 årene skal det settes inn betydelige ressurser på å gjøre toget til en moderne og attraktiv transportform mellom våre to hovedsteder.

29. juni i fjor besluttet den svenske kommunikasjonsministeren og den norske samferdselsministeren, i samråd med det danske Trafikministeriet, å nedsette en arbeidsgruppe med mandat til å vurdere og foreslå tiltak for å styrke persontrafikken på jernbane mellom Sverige, Norge og Danmark. Denne beslutningen satte fart i samarbeidstankene mellom NSB BA og Statens Järnvegar (SJ). På et seminar i regi av Norsk-Svensk Handelskammer i Oslo 11. mai, offentliggjorde de to selskapene at de nå etablerer et felles aksjeselskap som skal drive høyhastighets persontrafikk mellom de Skandinaviske hovedstedene. Dette valget bygger på analyser som viser at det vil være gode penger å tjene på en slik trafikk.

Det er likevel knyttet betingelser til denne satsingen – betingelser som bl.a. Jernbaneverket får ansvar for å innfri. Det gjelder ikke minst nødvendige vedlikeholds- og investeringstiltak på Kongsvingerbanen. For at det nye NSB BA/SJ-selskapet skal kunne kjøre krengetog mellom Oslo og Stockholm på 4 timer og 30 minutter innen utgangen av år 2001, må kontaktledningsanlegget rustes opp, planoverganger fjernes, kryssingsspor forlenges og diverse andre tiltak gjennomføres. Vi snakker om en drifts-, vedlikeholds- og investeringsinnsats på rundt 500 millioner kroner over en fire års periode. Hele dette beløpet er ikke inne i budsjetter og planer foreløpig. Jernbaneverkets holdning er likevel klar: Dette skal vi få til!

Vi har en lignende utfordring på Østfoldbanen. Krengetog på ned mot 3 timer og 20 minutter mellom Oslo og Göteborg krever også en ekstra innsats de nærmeste årene som vi skal bidra til å realisere.

Overskriften "Underveis til Stockholm" har imidlertid en dobbel betydning. Mye av jernbanens konkurransekraft, og dermed også markedsgrunnlaget på strekningen, ligger i underveistrafikken. Du kan ikke ta fly mellom Kongsvinger og Karlstad. Men du skal kunne ta tog – raskere og langt mer behagelig enn med bil. Jernbaneverket skal bidra til en renessanse for jernbanen i det nordiske triangelet – Oslo-Stockholm-København. Da vil vi generelt være godt underveis til en ny tid for toget.

Magne Paulsen

Orientekspressen, Blue Train og Bergensbanen..

..står på samme liste over verdens beste jernbaneopplevelser. Det er bladet International Railway Traveler som har Bergensbanen med på listen over verdens 20 mest spennende jernbanestrekninger. Bergensbanen har kommet i selskap med Orientekspressen (London – Venezia), Eurostar (London – Paris), TGV og Sør – Afrikanske Blue Train. I omtalen av Bergensbanen kaller juryen reisen for en "sann bildepostkortserie." Bladet tar med Flåmsbana og båttur Aurlands- og Nærøyfjorden i sin beskrivelse av Bergensbanen.

Erstatningskrav etter avsporing

NSB BA har gjennom sitt forsikringsselskap Vesta varslet at selskapet vil fremme krav om erstatning etter ulykken ved Laksfors i desember i fjor der sørgående dagtog sporet av som følge utglidning i banelegemet.

-Jernbaneverkets jurister gjør nå i samråd med Regjeringsadvokaten vurderinger av erstatningskravet i forhold til sportilgangsavtalen med NSB BA, sier assisterende jernbanedirektør Åge Lien. Et slikt erstatningskrav kan fremmes dersom Jernbaneverket har utvist uaktsomhet. Det er også flere saker der situasjonen er omvendt og Jernbaneverket vurderer å kreve erstatning fra NSB BA der selskapet kan ha opptrådt uaktsomt eller kan ha brutt sportilgangsavtalen. Eksempler på slike saker kan være da et godstog sporet av nord for Mosjøen i februar og da et annet godstog kjørte inn i sporbutten på Bodø stasjon i fjor høst.

Åge Lien tror det vil virke skjerpende på både Jernbaneverket og operatørene at ansvaret for slike hendelser plasseres der det hører hjemme og at dette dermed kan bidra til å færre uønskede hendelser.

STORBRANNEN VED OSLO S

FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Togdriftsleder Bjørn Johannessen (til høyre) og togleder Roger Venner på Oslo S hadde en hard tørn under storbrannen. Johannessen arbeidet i over 30 timer i strekk.

Tøffe tak for togledelsen

Togledelsen på Oslo S fikk brynt seg skikkelig under storbrannen 6. mai. Røykutviklingen ble etter hvert så kraftig at all togtrafikk måtte innstilles midt i ettermiddagsrushet. Etter tre timer ble 9 av de 19 sporene gjenåpnet, men så gikk det ytterligere 13 timer før flere spor kunne tas i bruk. I mellomtiden måtte toglederne bruke all sin fantasi og improvisasjonsevne for å avvikle trafikken på de sporene som var til rådighet.

AV ANDERS HAAKONSEN

Brannen ble en skikkelig belastning for de involverte. Ingen gikk av vakt om kvelden. Enkelte arbeidet i over 30 timer i strekk. Første melding om brann nådde driftssentralen kl. 15.25. Lokføreren på et østgående lokaltog hadde oppdaget røyk da han kom ut av Oslotunnelen. Det første toglederen gjorde var å sjekke at brannvesenet var varslet. Da det var avklart, var det bare å vente på beskjed fra brannvesenets skadestedsleder.

- Det oppdages stadig røyk forskjellige steder langs banen. Vi kan ikke stoppe togtrafikken hver gang vi ser røyk. Vi må vente til brannvesenet gir beskjed om å stoppe, sier togdriftsleder på Oslo S, Bjørn Johannessen.

Til å begynne med gikk røyken høyt over togene, så trafikken kunne fortsette en god stund etter at flammene fikk tak. Først ved 16-tiden begynte røyken å velte ut over sporene, og trafikken måtte legges om. Fire tog som sto i spor 16-19 ble evakuert. Det var ingen enkel oppgave:

- Folk respekterte ikke høyttaleroppropet, forteller Bjørn Johannessen. - I stedet for å forlate plattformen, gikk mange mot brannstedet for å se bedre. Til tross for at vi hele tiden gjentok beskjeden, gikk det tregt å få folk unna. Først da vi opplyste at røyken var giftig, ble det fortgang i evakueringen, sier Johannessen.

- I spor 1-10 fortsatte vi å kjøre tog fram til kl 16.17. Vi måtte bli kvitt de togene som var klar til avgang. Vi kunne sendt dem av sted for tidlig, men det gjør vi bare i helt spesielle tilfeller, heller i krig enn brann.

- Hadde dere problemer med skuelystne på plattformene etter at passasjerene var evakuert?

- Nei, det hadde vi ikke. Vekterne gjorde en kjempejobb med å holde folk unna.

- I følge Dagbladet skal et tog ha blitt sendt tvers gjennom flammehavet?

- Dagbladets framstilling er langt fra virkeligheten. Det var ingen flammer som slikket opp langs siden av toget. Minste avstand til flammene var ca. 50 meter. Men det var sikkert varmt i toget på grunn av brannen, og jeg kan godt tenke meg at det kan ha virket dramatisk da ilden slo gjennom veggene på lagerbygningen mens toget passerte. Dette toget var det siste som passerte brannstedet, og vi vurderte det slik at det var tryggest å kjøre det inn til stasjonen. Hvis vi hadde satt folk av ute i sporet, kunne det lett oppstå farlige situasjoner. Ikke minst fordi den raskeste veien ut gikk over branntomta.

- I følge Dagbladets hjemmelsmann stoppet toget i 10 minutter før det kjørte forbi brannen....

- Strømmen ble tatt på spor 18 og 19 da toget nærmet seg stasjonen. I den forbindelse ble hele søndre sporgruppe strømløs i noen minutter. Men så lenge som 10 minutter var det ikke, sier togdriftsleder Johannessen.

Storbrannen som var toppoppslag i samtlige Oslo-aviser 7. mai, påførte NSB betydelige skader, blant annet ble to lagerbygninger på til sammen 7 500 kvm totalt ødelagt. Jernbaneverket slapp atskillig billigere. Det største tapet var 7 drivmaskiner for sporveksler som ble ødelagt av varmen. Politiets årsaksteori er at brannen ble antent av en sigerettglo som ble kastet under en av de gamle treplattformene ved Tomtekaia.

Brannen på Tomtekaia var meget kraftig og røyken skapte en dyster stemning på Oslo S . Stasjonen var stengt i flere timer. (foto: Anders Haakonsen)

Nytt dobbeltspor Skøyen – Asker kan få penger gjennom Oslopakke 2, og er det jernbaneprosjektet som har kommet lengst i planarbeidet. Drammenbanen ved Lysaker.

Nytt dobbeltspor Oslo – Ski er det andre store jernbaneprosjektet i Oslopakke 2. Østfoldbanen ved Bækkelaget.

FOTO: RUNE FOSSUM

Utbyggingen av kollektivtilbudet i Osloområdet kan fullføres hele 10 – 15 år tidligere enn først planlagt dersom Stortinget vedtar Oslopakke 2. Fortsatt er det håp om at saken legges frem i vårsesjonen. – Hvis ikke, står vi i fare for å miste den delen av inntektsgrunnlaget som forutsetter økte bomavgifter og kollektivsatser fra 1. januar 2000, sier plandirektør Tor Saghaug.

Oslopakke 2 til Stortinge

Dobbeltspor

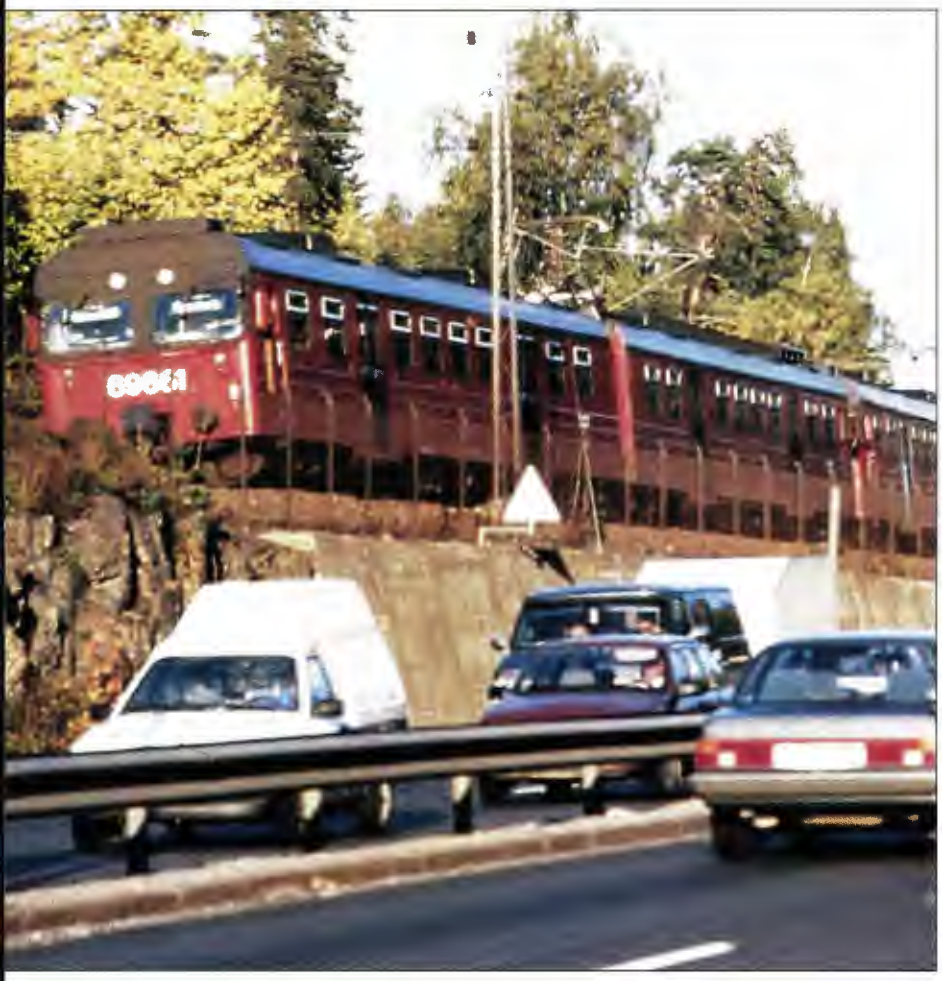
AV KAREN JOHANNE STRØMSTAD

Finansieringsforslagene i Oslopakke 2 innebærer en fordobling av dagens innsats over ordinære budsjetter. Dette innebærer også en raskest mulig utbygging av dobbeltspor mellom Skøyen og Asker, og mellom Ski og Oslo.

Utbygging i rute

Etter møter med Samferdselsministeren tror Saghaug at det fortsatt er håp om at saken vil bli lagt frem for Stortinget før sommerferien. – Intensjonen er at Oslopakke 2 skal behandles før den nasjonale transportplanen. Faren ved en eventuell utsettelse er at vi mister de inntektene som skulle tilføres finansieringsplanen ved økte bomavgifter og økte billettpriser allerede fra 1. januar 2000. Utredningen av en alternativ trasé til Fornebu gjør også at behandlingen av Oslopakke 2 kan bli forsinket.

– Foreløpig opprettholder vi et raskest mulig tempo for planlegging og utbyggingen av dobbeltsporene, opplyser Saghaug. – Men det kreves en oppstartsbevilgning i år 2000



Oslopakke 2

er en finansieringsplan for forsert kollektivtrafikk-utbygging i Oslo- og Akershusregionen

tar utgangspunkt i vedtatte mål i Samferdselsplanen for Oslo og Fylkesplanen for Akershus om å styrke kollektivtransporten i regionen

innebærer i perioden 2000 – 2011 omtrent en fordobling av dagens innsats over ordinære budsjetter

foreslår ferdigstillelse av utbyggingen innen år 2010, i stedet for innen år 2025 ved ordinære utbyggings-budsjetter

har utbyggingsforslag for tilsammen 16,8 milliarder kroner der 3,2 mrd skal finansieres ved økt bomavgift (frem til 2007) og økte billettpriser

vil blant annet gi reduserte reisetider, økt standard på holdeplasser og i knutepunkter, økt baneandel, reduserte miljøbelastninger og redusert press på gjenværende arealer i byggesonen

vil på sikt legge til rette for økt frekvens, kapasitet og kvalitet på hovedstadsområdets kollektivtrafikktilbud

skal etter planen legges frem for Stortinget før sommerferien.

ør sommerferien?

dobbelt så fort med Oslopakke 2

for at vi skal være i rute. Alternativet kan også være at Stortinget velger andre finansieringsordninger for dobbeltsporene enn den som er skissert i Oslopakke 2.

Dobbeltspor for miljø

Jan M. Vevatne (V) i samferdselsstyret i Akershus mener også det er godt håp om at saken om Oslopakke 2 legges frem for Stortinget før sommerferien. I en kommentar til Kjøreveien fremhever Vevatne transport på skinner som den eneste løsningen for de store miljø- og helseproblemene som følger av et overbelastet veitrafikknett. Oslopakke 2 skal gi kollektivtrafikken de nødvendige ressurser for å ta imot økningen i antall reisende ut og inn av hovedstaden.

– Dobbeltspor mellom Skøyen og Asker er helt avgjørende for tilstrekkelig frekvens, komfort og kapasitet. I dag velger mange reisende å sitte behagelig i en bil i kø, fremfor ståplass i et tog i kø. Situasjonen er nå så prekær at også transport av varer og tjenester stopper opp, sier Vevatne som ønsker at transporten av egen matpakke flyttes over på skinner så snart som mulig.

Også stortingsrepresentant Grethe Fossli (A) fra Asker hilser dobbeltsporet velkommen. – Den dagen vi får dobbeltspor, og toget blir et alternativ der du kan sitte og lese avisen, vil mange velge toget fremfor bilen, tror Fossli som selv reiser med lokaltoget fra Høn i Asker til Oslo hver dag.

Finansieringsplan

Om planene for samferdselsutbygging for Oslo og Akershus skulle gjennomføres på ordinær tid, er det antatt at de ville stå ferdige i 2025. Ved en forsert utbygging, med finansieringsplanen i Oslopakke 2, beregnes ferdigstillelse i 2010. Pakken innebærer blant annet en økning i bomavgiften med to kroner per passering fra 2000 til vedtatt nedlegging av bompengeringen i 2007. Økte billettpriser (75 øre) er også en forutsetning. Samtidig foreslås det en ekstraordinær statlig innsats til utbyggingene tilsvarende det antall kroner som kommer inn som følge av økt bomavgift og billettpris.

Kapasiteten oppspist

Tilsammen 240 000 biler kjører gjennom bomringen i Oslo hver eneste dag. Dette er en langt høyere økning enn ventet da bomringen ble opprettet for ni år siden.

I 1988 ble 50 veiprosjekter i hovedstadsområdet vedtatt delvis finansiert gjennom bompenger, som en del av Oslopakke 1.

– Oslopakke 1 var først og fremst et tiltak for å bedre trafikkforholdene for næringslivet, samt å flytte trafikken bort fra boligområder og bygater, men veikapasiteten ble raskt oppspist av den økende personbiltrafikken, påpeker Vevatne.

– Oslopakke 2 vil flytte trafikken fra bil og vei til tog, bane og skinner. Økt biltrafikk gir hovedstadsområdet store helse- og miljøutfordringer. En utfordring som først og fremst kan løses ved at flere velger å reise kollektivt.

KURS MED PUBLIKUMSINFORMASJON I HØYSETET:

Mikrofon- og stemmebruk

Det legges vekt på publikumsinformasjon når Region Nord utdanner 170 personer i bruk av mikrofon. Målet er å få en bedre og enhetlig bruk av høyttalertjenesten i regionen.

AV STIG HERJUAUNE

Trafikkavdelingen i JN har laget en plan for høyttalertjeneste. Resultatet er blitt en tredelt satsing innenfor fagfeltet. Det er utarbeidet nye oppropsmaler for bruk på stasjonene, og det er satt i gang en oppdatering og utvikling av det tekniske utstyret. I tillegg har JN valgt å utdanne samtlige togekspeditører, togledere samt banereparatører i bruk av mikrofon.

Spesialkurs

I samarbeid med mediefirmaet Medialøven i Bærum, har JN utarbeidet et spesielt kurs i bruk av mikrofon på jernbanestasjoner.

-Vårt firma har egentlig spesialisert seg på kurs i mediehåndtering for ledere, sier Christian Fossen i Media-Løven. Han legger til at det har vært ytterst utfordrende å utvikle dette kurset for Jernbaneverket.

-Vi har benyttet oss av en del av innholdet i mediekursene når vi bygget opp kurset for Jernbaneverket. Blant annet er øvelsene i pusteteknikker og framføringer de samme, sier han.

Nerver

Det viser seg at mange av togekspeditørene og toglederne ikke er komfortable med bruk av mikrofon. Noen uttrykker engstelse ved å gå ut med meldinger over høyttaler.

- Vi har ikke hatt noen form for oppfølging siden vi hadde noen innføringstimer med mikrofonbehandling på Jernbaneskolen, sier flere av kursdeltakerne.

Media-Løven har derfor lagt stor vekt på temaet; "Hvordan ta knekken på skrekken." Dette omfatter blant annet diverse teknikker som deltakerne kan øve på hjemme, for dermed å bli bedre i stand til å kontrollere sin egen stemme ved bruk av mikrofon.

Avviksmeldinger

Et annet tema som kurset legger spesiell vekt på er hvordan man skal håndtere avvikssituasjoner. I arbeidet med publikumsinformasjon er det utarbeidet et sett maler for bruk ved opprop. En av malene er spesielt beregnet på bruk ved avvikssituasjoner. Her finner Txp gode råd for opprop ved spesielle hendelser, men også generelle råd.

På kurset lærer de å forholde seg korte og konsise. De lærer også å ikke spekulere i årsakssammenhenger etc. på "eteren."

FOTO: STIG HERJUAUNE

Kursdeltakere får utdelt oppgaver av Christian Fossen fra firmaet Medialøven.

Positivt

- Tilbakemeldingen fra faggruppen Txp så langt har vært ytterst positiv. Togekspeditørene synes det er viktig å få støtte og opplæring i et emne som de har hatt svært lite oppfølging på tidligere. I tillegg er de opptatt av viktigheten i at meldingene er noenlunde likt framført og behandlet over hele regionen.

-Vi håper at kurset skal heve Txp-enes kompetanse, men også at høyttalertjenesten blir enhetlig i hele regionen, sier trafikksjef Øyvind Brustad.

20 kurs

- JN gjennomfører 20 kurs, med totalt 170 deltakere. Kursene holdes distriktsvis, for å forsøke å nå flest mulig av kursdeltakerene på "hjemmebane".

Kursstedene i JN er Fauske, Mo i Rana, Mosjøen, Grong, Trondheim, Røros, Dombås og Narvik.

Nye maler

Under arbeidet med å bedre høyttalertjenesten har JN utarbeidet nye maler for bruk ved stasjonene, og ved opprop fra togleder. Malene er to-delte; en for normalsituasjon og en for avvikssituasjoner. Det er lagt vekt på at budskapet skal rendyrkes. JN har her poengtert at høyttaler skal brukes bare til informasjon om togframføring. Malene tar bare høyde for ett tillegg, og det er vognanvisning. Årsaken er at vognanvisning kan være med på å spare inn bortimot et par minutter ved hver av de større stasjonene. Vognanvisning har dermed en ikke uvesentlig påvirkning på punktligheten.

Ny løsning kan spar

Miljømessig

I samråd med Bærum kommune vurderer Jernbaneverket Utbygging å endre trasè for nytt dobbeltspor mellom Sandvika og Jong. Den nye løsningen gir noe dårligere forhold for togdriften, men sparer til gjengjeld om lag ti boligeiendommer. Antall boliger som vil ha anleggsområdet som nærmeste nabo reduseres også.

AV ØYSTEIN GRUE

Trasé for nytt dobbeltspor Skøyen – Asker ble vedtatt i Bærum kommunestyre i mai 1998. Jernbaneverket har siden høsten 1998 arbeidet med grunnundersøkelser og detaljert planlegging på strekningen Blommenholm – Asker. Ved Jong går vedtatt trasé for det nye dobbeltsporet under boligområder i Jongsåsen.

Det nye sporet under Jongsåsen har som kjent uheldige miljømessige konsekvenser. Om lag ti hus vil måtte rives og et anleggsområde midt inne i boligområdet vil være til sjenanse i en intens anleggsperiode over ett års tid.

At fjellforholdene i området er vanskelige for tunnellbygging har vært kjent. De siste grunnundersøkelser på stedet har vist at fjellforholdene er enda vanskeligere enn tidligere antatt, og at flere boligeiendommer vil bli berørt om trasè-alternativet i hovedplanen skulle bli valgt.

Jernbaneteknisk løsning

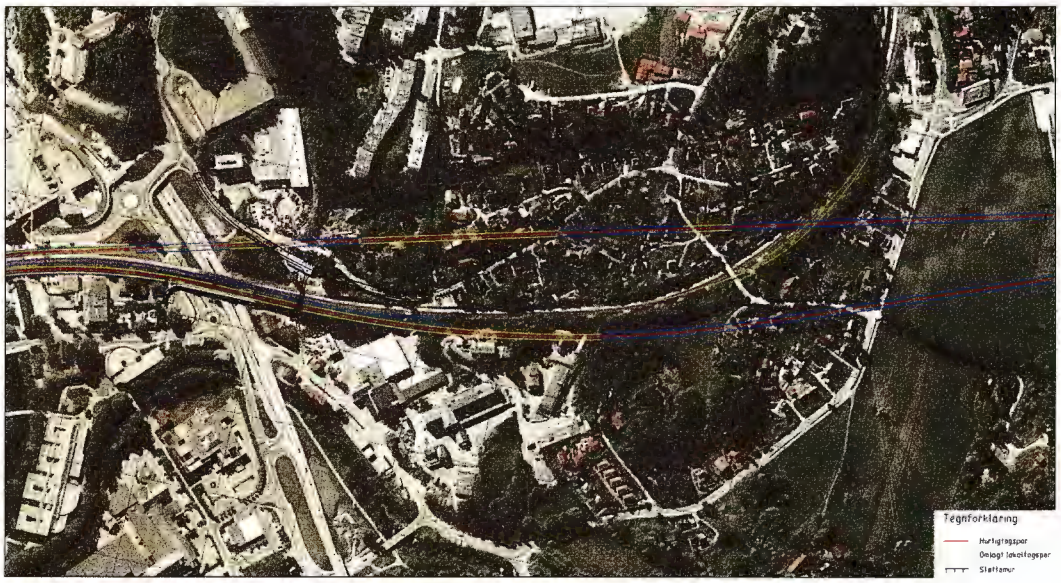
Prosjektgruppen i Jernbaneverket Utbygging, ledet av prosjektsjef Per-Arne Fredriksen foreslår i samråd med Bærum kommune en løsning hvor de nye sporene samles og legges på hver side av eksisterende bane fra Sandvika stasjon fram mot kryssingen under Jongsbruveien. En slik løsning har miljømessige fordeler og er litt rimeligere, men kan gi noe dårligere forhold for jernbanedriften (det vil kunne få konsekvenser for hastighet og vedlikeholdsbehov). De jernbanetekniske og driftsmessige vurderinger skal nå godkjennes av hovedkontoret i

DOBBELTSPOR SKØYEN-ASKER

ner enn ti boliger på Jong

forbedringer

Jernbaneverket før endelig valg av trasé avgjøres.



ILLUSTRASJON: ORTOFOTO : DR. ING.A.AAS-JAKOBSEN AS

Ingen boliger må rives

Leder for grunnerverv i Skøyen-Asker prosjektet, Jan Erik Reiten, er allerede i gang med å orientere samtlige berørte grunneiere i forbindelse med traséendringen.

"Med dette alternativet unngår en å rive boligene som var forutsatt innløst oppe i Jongsåsen", heter det i brevet som ble sendt ut i midten av mai.

"Anleggsarbeidene vil fremdeles være omfattende, men ulempene vil bli redusert, spesielt oppe i Jongsåsen", opplyser Jernbaneverket Utbygging i informasjonen til den enkelte grunneier, som er fulgt opp i lokale medier.

Fotball i anleggsperioden

Den nye løsningen med å legge nytt dobbeltspor sammen med eksisterende, innebærer også reduserte inngrep ved Bjørnegård skole og over jordene på Jong. Anleggsområdet kommer lenger unna skolen, og fotballbanen kan trolig opprettholdes i anleggsperioden. Løsningen reduserer også omfanget av massetransport.

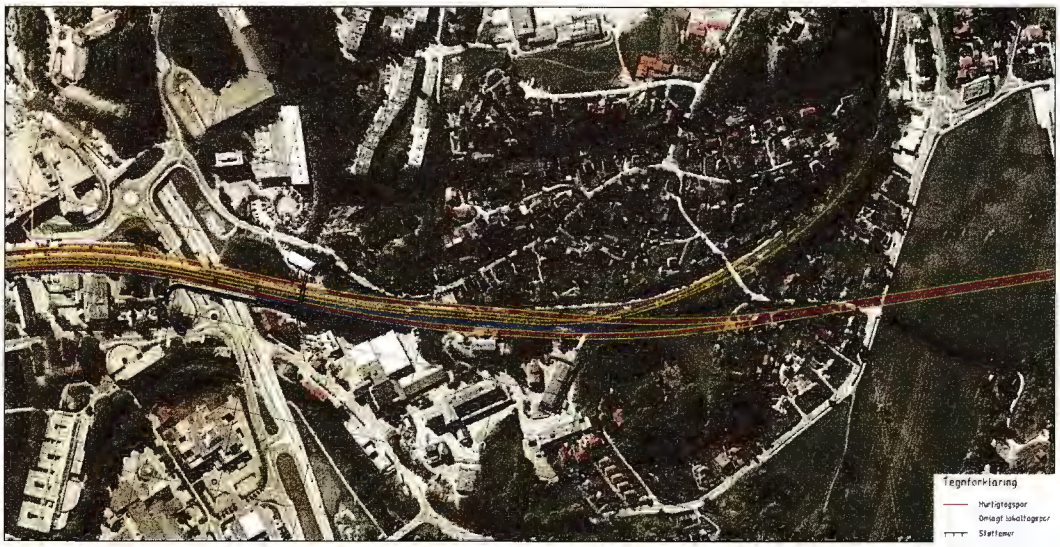
Jernbanedrift eller miljø

Jongområdet er innføringsstrekning mot Sandvika stasjon. På denne strekningen må det legges inn mange sporveksler for at tog skal kunne kjøre over fra et spor til et annet. Det skal også legges til rette for planskilt avgrening for to spor til Ringeriksbanen. Sporveksler krever at sporene ligger på samme nivå og på rett linje.

For det nye dobbeltsporet er det dessuten viktig at kurvene ikke blir så krappe at togene må bremse unødig for å passere. Jernbaneverket Utbygging har vurdert at ulempene for togdriften oppveies av de miljømessige forbedringene.

Høy togtetthet og samkjøring av ulike togtyper med ulike stoppmønstre og hastighetskrav, vanskelig å tilby ønskelig frekvens og punktlighet på strekningene inn mot Oslo. På strekningen Skøyen-Asker planlegges et nytt dobbeltspor (ca. 19 km), slik at kapasiteten økes og det blir mulig å skille mellom nær- og fjerntrafikk. Kommunedelplanene for store deler av Asker og hele Bærum er godkjent, men fra Lysaker til Blommenholm avventer man oppstart av detaljplanarbeidet inntil kollektivløsning for det framtidige Fornebu er avklaret.

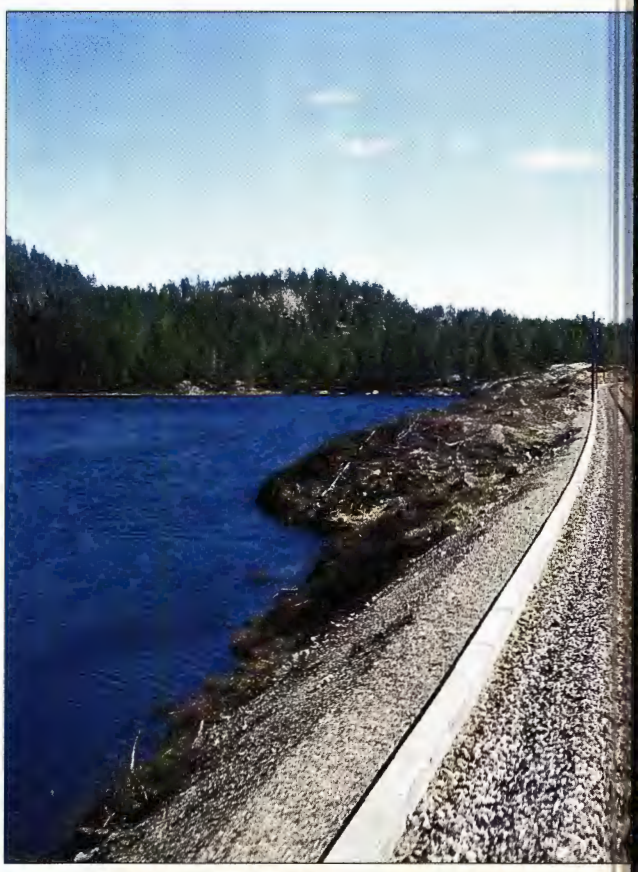
Detaljplanarbeidet og reguleringsplanarbeidet har startet i regi av Utbygging og vil



pågå i år 1999 og 2000. Kostnadsramme og fremdriftsplan er ennå ikke fastlagt. Tidligst mulige byggestart er stipulert til årskiftet 2000/2001 og tidligste mulige ferdigstillelse er anslått til 2006-7.

FOTO:NJÅL SVINGHEIM

Banesjef Olaf Nordbø vektlegger helheten i baneanlegget er med rette stolt av banen "sin."



Slik skal banen se ut! Legg merke til ka

-Helheten i baneanlegget er viktig for både banestandard og visuelt inntrykk, sier Banesjef Olaf Nordbø i Kristiansand. På strekningen Nelaug – Kristiansand gjennomgår nå Sørlandsbanen en skikkelig renovering som omfatter alt fra stikkrenner til utsikten fra togvinduet. -Strekningen er en reise gjennom vakker sørlandsnatur og det setter også krav til hvordan banen tar seg ut, sier Nordbø.

Strøken Sø

AV NJÅL SVINGHEIM

Bakgrunnen for at strekningen nå får en totalgjennomgang er anlegget av kabelkanal. Fra Nelaug til Kristiansand er det 84 kilometer og anlegget av kabelkanal ses også i sammenheng med kjøring av ballastrenseverk på strekningen . Banesjef Olaf Nordbø forteller at de tar utgangspunkt i den stand baneanlegget hadde da Sørlandsbanen ble åpnet til Kristiansand i 1938. Bortsett fra sviller og skinner hadde baneanlegget en vesentlig høyere standard ved åpningen enn i dag. Gjennom årene har stikkrenner og ballast grodd igjen og forfalt. Det samme gjelder vegetasjonen langs sporet som mange steder har stått så tett at utsikten fra toget forsvinner. Når kabelanlegget ble satt i gang benyttet banesjefen og hans folk anledningen til å se på helheten i baneanlegget. Det legges særlig vekt på å få vannet vekk fra banelegemet. Når ballastrenseverket kjøres kommer det fram gammel og finmalt pukk i store mengder. Denne pukken, eller rensemassen, har ikke lenger evnen til verken å drenere vekk vannet eller å holde skinnegangen på plass. Resultatet blir et ustabilt spor som stadig må pakkes på nytt. Alle stikkrenner blir rensket og det kommer fram mye gammelt og fint utført håndverk samtidig. Flotte steinsatte renner og kulverter ser dagens lys etter å ha vært dekket av kvist, løv og jord i flere tiår. Kulvertene blir gjennomgått og gjenoppbygget der det er nødvendig. Det skjer da med de samme materialer som ble brukt da banen ble bygd. Også det å fjerne vegetasjon i banens nærhet har en positiv effekt for dreneringen av vann fordi plantene holder på vannet. –Å få vekk vannet er nøkkelen til et godt og stabilt spor, sier Olaf Nordbø.

Når ballastrenseverket kjøres blir det store mengder overskuddsmasse. Denne massen brukes til å forsterke fyllingene og som fundament for kabelkanalen.

Sørlandsbanen begynner nå få en meget god standard på denne strekningen. Skinner og sviller holder høy standard og etter denne sesongens ballastrensing og kabelanlegg vil det bare være mindre partier som gjenstår. Det betyr at krengetogene kan holde en gjennomsnittsfart på 100km/t fra Kristiansand til Nelaug når de kommer i drift til høsten. Nordbø forteller at det neppe er

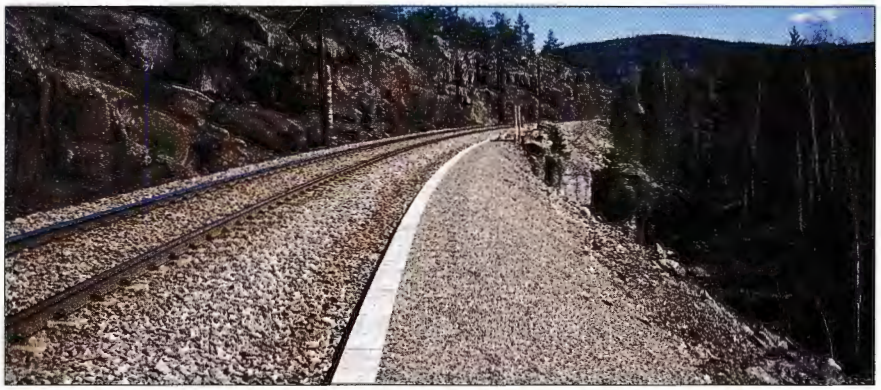


FOTO:NJÅL SVINGHEIM

Her ser vi hvordan overskuddsmassen fra gammel ballast blir brukt til å forsterke fyllingene.

FOTO:NJÅL SVINGHEIM

alens trase og skogen som er ryddet!

Prosjektleder Arne Bujordet ved en nyplanert del av kabelkanaltraseen. –En del steder må vi sprenge eller pigge noe av skjæringene for å kunne følge sporets geometri sier han,

FOTO:NJÅL SVINGHEIM

FOTO: STIAN WESØY

Ballastrenseverket gjør en viktig jobb for å få et godt spor.

andsbane

dyrere å ta med seg helheten i baneanlegget når det likevel skal kjøres renseverk og bygges kabelkanal. Når banen blir ferdig renovert blir den billigere å holde i drift. Da blir det vesentlig lengre intervaller mellom når det f.eks er nødvendig å kjøre pakkemaskin. Det igjen betyr at det vil gå lenger mellom hver gang det må gjøres arbeider som forstyrrer togtrafikken. Kvaliteten på banen ses også godt når det kjøres målevogn på den. Tidligere lå det såkalte K-tallet etter disse målingene på 50 – 70, etter den prossessen vi nå kjører på strekningen blir K-tallet på tilnærmet 100. Det betyr at det ikke registreres feil i sporgeometrien i det hele tatt.

Etter at kabelanlegget og ballastrensingen på strekningen kom i gang har det også skjedd en bevisstgjøring blant banepersonalet på strekningen. Det har blitt en klar målsetting for folk at banen skal se fin og skikkelig ut på alle områder. Det betyr også at det ryddes opp i gamle synder som henlagte skinner, sviller, kabler og rør. Alt fjernes og leveres til godkjente oppsamlingsplasser. Banesjefen forteller at folkene ute på linja nå nesten har blitt mer nøye på dette enn ham selv.

Kabelanlegget

Anlegget av ny kabelkanal Nelaug – Kristiansand er organisert som et eget prosjekt. Prosjektleder Arne Bujordet forteller at de har en gjennomsnittlig framdrift på ca 10 kilometer i året og et budsjett på ca 10 millioner årlig. Kabelkanalen bygges på motsatt side av der de gamle kablene ligger. På den måten unngås det forstyrrelser på de eksisterende gamle kablene. Kabelkanalen skal følge sporets geometri og ikke vingle ut til siden og opp og ned i terrenget. Dette skaper et ryddig inntrykk. – Populært sier vi at sporet skal kunne justeres etter kabelkanalen, smiler Bujordet.

Når traseen for kabelkanalen langs sporet er ferdig planert blir den komprimert før det legges singel som underlag for selve kanalen. Singelen drenerer vekk vannet og gir et stødig underlag. Når kanalen er lagt og nye kabler er på plass oppe i den, blir de gamle kablene på motsatt side av fyllingen fjernet. I 1998 ble det fjernet 78 tonn med gamle kabler på strekningen! Under planeringsarbeidet for kabelkanalen blir også stikkrennerensking og skogrydding foretatt. Det klargjøres samtidig for kjøring av ballastrenseverk.

FOTO: ARNE BUJORDET

En egen plog montert på Robelen brukes i planeringsarbeidet.

PÅ SKOLEBENKEN

– Vi tar videreutdanning for å ha flere bein å stå på, sier tre voksne karer på NSB-skolen. I april ble de ferdige med trafikkstyringskurset, og snart er billett-opplæringen i boks. Alle tre har mange år bak seg som banereparatører og tror det vil være en nyttig erfaring når de nå videreutdannes til togekspeditører – eller trafikkstyrere som det nå heter.

Omskolering: Ole William Westby, Ole Gunnar Fossum og Johan Olafsen er snart ferdig utdannet som trafikkstyrere etter fem måneder på skolebenken og i felten.

Flere bein å stå på i fremtiden

AV KAREN JOHANNE STRØMSTAD

Ole Wilhelm Westby på Hamar, Ole Gunnar Fossum på Ski og Johan Olafsen på Hamar har viet opptil tolv timer i døgnet de siste månedene på skolearbeid. – Klart det er litt av en overgang etter mange år som banereparatører, sier de tre som i disse dager avslutter dagpendlingen og forbereder seg på siste eksamen – på samme tid som de noe yngre russene.

Tenker fremover

– Om ti år er det for sent for oss å tenke på omskolering. Derfor søkte vi dette kurset nå, sier Westby. Både han og de to klassekameratene Kjøreveien møter på siste skoledag, har funnet ut at det kanskje ikke er så godt å jobbe ute om vinteren når de etterhvert passerer femti. – Arbeidet er delvis erstattet av maskiner, og vi beveger oss ikke så mye som tidligere, sier Olafsen. Etter eksamen skal han starte som trafikkstyrer på Loenga stasjon. Fossum skal ha praksis på Halden stasjon og Westby på Filipstad.

Alle tre har minst ti år bak seg i jernbanen og har lyst til å fortsette med samme arbeidsgiver.

– Jeg har mye å takke jernbanen for og det har alltid vært viktig for meg å vite hva jeg får i påsan hver måned – til meg og familien på Hamar, sier Olafsen. Omorganiseringene av arbeidsplassene har de blitt vant til. – Vi har derfor valgt å sikre oss enda flere bein å stå på, slik at det blir plass til oss også i fremtiden.

– Før jobbet vi hver på vårt sted. I dag er det mer nødvendig med en oversikt over hva hele Jernbaneverket står for, sier Olafsen. Han mener kurset har vært med på å gi bedre innsyn i de ulike arbeidsområdene i Jernbaneverket. – Vi er nå mer som et kakestykke i en hel kake.

Skole og studiebesøk

De tre karene innrømmer gjerne at det har vært tøft å sette seg ned med bøker igjen så mange år etter at de var i en læresituasjon sist. – Kurset krever at du leser på fritida og dagene blir fort lange. Men vi har valgt det frivillig og lærerne har vært flinke til å formidle stoffet.

– Spesielt må vi få trekke frem Arvid Lodten som har gjort en kjempeinnsats for oss. Han har virkelig evnen til å gjøre teorien forståelig. Han gir seg ikke før vi forstår, sier Olafsen fornøyd. De andre nikker og forklarer at det jo ikke er lærebøker de har akkurat, men lover og regler som skal forstås og huskes.

Opplæringen har vekslet mellom dager på skolebenken i Oslo og besøk rundt omkring på aktuelle arbeidsplasser. Da Kjøreveien møtte tre av elevene i klassen, var de på vei til et siste studiebesøk på Gardermobanen.

Ronny Hammersten har stått for billett-opplæringen sammen med Bianca Fedje, og han er godt fornøyd med sine voksne elever. Han merker nok at det er lettere å være ekstra motivert når man først velger å ta utdannelse i voksen alder. – Når vi først bruker tid på dette, vil vi gjøre det best mulig, sier karene.

Skole og praksis

Olafsen, Westby og Fossum skal først ha tre ukers praksis før de starter som trafikkstyrere. Alle tre mener arbeidserfaringen de har som linjearbeidere er nyttig i den nye jobben. – Vi kjenner arbeidet «på den andre siden» og skjønner hva det er snakk om når det for eksempel er nødvendig å avgjøre midlertidige stans i trafikken.

– Så er det vel heller ikke så dumt med lang praktisk erfaring, mener Westby. Han synes noen års erfaring fort kan være like nyttig som et halvår på skolebenken. Olafsen er enig i at erfaringen han har som sikkerhetsmann langs linja er nyttig i mange sammenhenger. – Det handler mye om å jobbe blant mennesker. Om å være diplomat for å få jobben gjort.

Foreløpig har ikke kurset på NSB-skolen hatt veldig stor pågang. – Men det kommer nok. Blir det overtallighet på arbeidsplassene, burde flere vurdere mulighetene for videreutdannelse og omskolering for å få flere bein å stå på, sier de tre trivelige karene.

TRAFIKKSTYREROPPLÆRING FOR FAGARBEIDERE

Trafikkstyreropplæringen går over 22 uker og forutsetter bestått sporskifterprøve på forhånd. Akutt mangel på trafikkstyrere (tidligere togekspeditør), spesielt i forbindelse med anleggsarbeid og ferieavvikling førte til at Jernbaneverket Region Øst valgte å tilby fagarbeidere i linjetjenesten opplæring som trafikkstyrere. Region Vest og Region Nord har også gjennomført tilsvarende opplæring. – Deltakerne vil fortsatt tilhøre fagarbeidere i linjen, men skal tjenestegjøre som trafikkstyrere i visse perioder. Permanent ansettelse som trafikkstyrere vil også være aktuelt, opplyser områdesjef for togekspeditørene på Østfoldbanen og Gjøvikbanen, Kjell Bernstrøm som blant annet har stått for opplæringen i trafikkstyring på kurset som avsluttes i disse dager.

STASJONSOMRÅDENE

Hvilket inntrykk gir vi?

Stasjonsområdene våre er det første inntrykket en togreisende får av jernbanen. Mange steder gir stasjonsområdene ikke et så positivt inntrykk på de togreisende som vi ønsker. På banesjefmøtet i Sandefjord siste uken i april holdt Dagrun Mysen Kulbotten ved eiendomsseksjonen på Hovedkontoret et innlegg om dette. -Det er en rekke konkrete tiltak som kan settes raskt i gang for å bedre inntrykket av oss, sier Mysen Kulbotten, og legger til at dette er en svært viktig del av den profilen Jernbaneverket kan skape utad.

FOTO:NJÅL SVINGHEIM

Strekningene nærmest Oslo har de største problemene med hærverk på holdeplasser og stasjoner. Holdeplasskur på Høybråten i mai 1999.

AV NJÅL SVINGHEIM

Vi har om lag 450 stasjoner, stoppesteder og holdeplasser langs jernbanenettet og om lag 120 av disse er betjente. Jernbanestasjonene var, og er fortsatt, kjent for fin arkitektur og de hadde gjerne et meget velstelt parkanlegg i tilknytning til stasjonsbygningene. I perioden fra 1951 til 1961 fikk hele 298 stasjoner diplom for "vakkert og velstelt hageanlegg." Denne vektleggingen av helhetlige stasjonsanlegg gjorde at stasjonene blomstret opp og fremstod som velstelte. Når automatiseringen og nedbemanningen kom i gang for fullt gikk dette også i stor grad ut over inntrykket som stasjonsområdene ga. Hageanleggene ble mange steder erstattet av asfalterte parkeringsplasser, eller de ble bare liggende og forfalle. I nyere tid har også andre problemer dukket opp. Tagging er et stort problem på flere strekninger og gjør i utgangspunktet pene stasjoner og holdeplasser til et lite hyggelig sted å oppholde seg. Jernbaneverket har ansvaret for at stasjonenes publikumsarealer ser ordentlige ut og gir et inntrykk vi kan være bekjente av. Slik er det dessverre ikke alle steder i dag.

FOTO:RUNE FOSSUM

Nyere stasjoner og holdeplasser er ofte lettere å holde i god stand. Her fra Kløfta st.

Utendørs

Det er en rekke konkrete tiltak som kan gjennomføres på plattformer og utearealer for å bedre inntrykket vårt, sier Dagrun Mysen Kulbotten. Nå på våren kan vi for eksempel sørge for generell opprydding av søppel, sørge for at adkomster og parkeringsplasser ikke har store huller, at skilter er festet skikkelig, står rett og ikke er griset til. Utplassering av benker og søppelstativer samt å holde disse rene og i orden er andre tiltak. Tagging må fjernes umiddelbart. I dag er det flere eksempler på stasjonsområder som er så tilgriset at det er nærmest med vemmelse man beveger seg på dem. Om vinteren er det i tillegg viktig at både plattformer, adkomstveier og parkeringsplasser er brøytet og strødd i tide før morgenrushet setter inn. - Det er viktig å starte denne oppryddingen på stasjonsområdene, men også ute langs linjene er det mye som må gjøres. Her er det også mange spor fra vår egen aktivitet som må fjernes. Mysen Kulbotten tror det er lettere å få et pent og ryddig miljø langs banene våre dersom vi selv kan gå foran med et godt eksempel.

Innendørs

Venterommene skal være trygge, opplyste, oppvarmede og rene. Publikum skal sikres et bekvemt opphold på venterommene våre. Toalettene skal være rene og det skal bl.a være toalettpapir og såpe der. Benker skal, her som utendørs, holdes rene og i orden. Behovet for servicetilbud som oppbevaringsbokser og telefonautomater skal vurderes. Det er også et spørsmål om vi er tjent med det inntrykket støyende og glorete spilleautomater på venterommene gir, sier Mysen Kulbotten.

Mange av de tingene jeg nevner her virker selvsagte, men utfordringen er å lage rutiner for fullverdig drift og vedlikehold av det jeg her har nevnt, sier hun. Slik kan vi sikre at våre arealer gir det inntrykket overfor publikum som vi ønsker. Jernbaneverkets inntrykk utad skapes i stor grad av hvordan vi framstår på våre arealer. Det finnes heldigvis eksempler på velholdte og tiltalende stasjonsområder også, men flere steder gir vi dessverre et dårlig inntrykk av oss selv som eiendomsforvaltere, avslutter hun.

Nasjonalt transportnett i st

Arbeidet med å lage den første nasjonale transportplanen der alle de fire transportetatene er med går stadig framover. Luftfartsverket, Kystverket, Statens vegvesen og Jernbaneverket presenterte nå i slutten av mai de såkalte korridorutredningene. Ved å etablere et felles transportnett mener de fire etatene at det kan dannes et bedre grunnlag for å utvikle rasjonelle transportløsninger for både gods- og persontrafikk. Nøkkelord i dette arbeidet er utvikling av effektive knutepunkter og terminaler. Det norske transportnettet må også knyttes sterkere opp mot det internasjonale transportnettet, mener de fire etatene, og det skal legges vekt på at de lange transportene er særlig viktige for næringslivets konkurransekraft. Det skal også arbeides for at transport skal skje sikrere og mer miljøvennlig enn i dag.

AV NJÅL SVINGHEIM

De fire transportetatene deler de lange transportene inn i 8 transportkorridorer:

- Korridor en og to er forbindelsene fra Oslo til utlandet, det vil si strekningene til Svinesund/Kornsjø og Ørje/Magnor.
- Korridor tre er Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger.
- Korridor fire er Kristiansand – Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim.
- Korridor fem er Oslo – Bergen
- Korridor seks er Oslo – Trondheim/Ålesund
- Korridor sju er Trondheim – Bodø
- Korridor åtte er Bodø – Tromsø – Alta – Kirkenes

FOTO: RUNE FOSSUM

En av utfordringene i "korridorutredningen" er å øke kapasiteten på Østfoldbanen også videre sørover fra Moss. Her fra Sonsveien mellom Ski og Moss.

Som en ser er de fleste av disse transportkorridorene høyst aktuelle for jernbanetransport. For jernbanens del påpekes en rekke utfordringer for at jernbanen bedre skal kunne fylle sin rolle i et nasjonalt transportnett. Her er de viktigste jernbaneutfordringene i hver korridor og en beskrivelse av jernbanens rolle i dem slik situasjonen er i dag:

OSLO – SVINESUND/KORNSJØ

I korridor en foreslås det for Østfoldbanens del at infrastrukturen bygges videre ut sammen med knutepunktene der tilgjengelighet og samordning med andre transportmidler kan styrkes. Jernbanen har en lav andel av persontrafikken over grensen, men utredningen slår fast reisetiden Oslo – Gøteborg kan bli betydelig kortere (ned mot tre timer) ved bruk av krengetog. Øresundsforbindelsen kan gi økte muligheter for mer eksport og import på jernbane. Det aller meste av godstransporten i korridoren, 70 millioner tonn, går på sjø, 4,5 millioner tonn går på veg mens 0,7 millioner tonn går på jernbane.

OSLO – ØRJE/MAGNOR

Kongsvingerbanen bør tilrettelegges for krengetog og de viktigste terminalene bygges ut og videreutvikles. Romeriksporten gir bedre kapasitet og kortere kjøretid fra høsten 1999. Godstrafikken fordeler seg i korridoren på 50% med bil over Ørje, 35% med bil over Magnor og 15% med tog over Magnor. Persontrafikken med tog over grensen har stagnert de siste årene og ekspressbussruter langs banen har tatt markedsandeler fra tog.

OSLO – GRENLAND – KRISTIANSAND – STAVANGER

Sørlandsbanen ligger langt inn i landet i forhold til befolkningskonsentrasjonene og det

peskjeen

FOTO: ANDERS HAAKONSEN

På strekningen Oslo – Eidsvoll regnes kapasiteten som god etter at Romeriksporten åpnes i august.

stiller for særlig høye krav til koordinering med andre transportmidler og tilrettelegging for redusert omstigningstid til andre transportformer ved stasjonene. Sørlandsbanen får styrket konkurranskraft mot bil og fly ved innføringen av krengetog. Ved å bygge Grenlandsbanen kan Sørlandsbanens potensiale økes betydelig. Vestfoldbanen kan ta en enda større del av persontrafikken mellom Grenland, Vestfold og Oslo ved å øke kryssingskapasiteten og bygge Eidangertunnelen. En forutsetning for begge baner er at kapasiteten Skøyen – Asker økes.

Korridoren dekker en tett befolket kyststripe med stort transportbehov på både person- og godssiden. På strekningen Oslo – Stavanger 110.tusen tonn på jernbane, 300.tusen tonn på sjø og 400.tusen tonn på bil. På strekningen Oslo – Kristiansand har jernbanen større andel av godstrafikken enn sjøtransporten. Korridoren er preget av kompliserte transportmønstre. For persontrafikken har Vestfoldbanen en høy andel av transportarbeidet.

KRISTIANSAND – STAVANGER – BERGEN – ÅLESUND – TRONDHEIM

I denne korridoren er veg og sjø helt dominerende, naturlig nok. Jernbanen har likevel en markedsandel på 3 – 10 % av godstransporten på enkelt strekninger (Kristiansand – Stavanger, Stavanger – Trondheim og Bergen – Trondheim). Av personreisene i korridoren har jernbanen en andel på 5%, mens 77% bruker bil, 11% fly og 5% buss.

OSLO – BERGEN

Innføringen av krengetog på banen ventes i gi en økning i tallet på reisende på 15- 20%. Videre vil flere kryssingsspor og økt lasteprofil være viktige tiltak for banen. Realisering av Ringeriksbanen er et hovedgrep for ytterligere å styrke Bergensbanens konkurransekraft.

Bergensbanen har i dag om lag like høy andel av den totale godstransporten i korridoren som veg og sjø. Persontrafikken har ligget på 700.tusen reisende over Finse årlig de siste årene. 2/3 av reisene på Bergensbanen er knyttet til reiseliv/fritid.

OSLO – TRONDHEIM – ÅLESUND

Gardermobanen og krengetog vil gi en time kortere reisetid Oslo – Trondheim fra neste år. Ved å øke kapasiteten på strekningen Eidsvoll – Lillehammer kan jernbanen ta en større andel av persontrafikken, og økt kryssingskapasitet og større lasteprofil vil kunne øke godstrafikkens markedsandeler. Det bør også utredes om mer av godstrafikken overføres til Rørosbanen for utnytte kapasiteten på de to banene jevnere.

Jernbanen har i dag en markedsandel på 30 % av godstrafikken Oslo - Trondheim. Persontrafikken med tog er størst på strekningen til Oslo – Lillehammer, men tog har også en viss andel Oslo – Trondheim.

TRONDHEIM – BODØ

Det er behov for oppgradering på delstrekninger av Trønderbanen for å kunne gi økt frekvens og redusert kjøretid. Det er viktig å verdibevare banestrekningen og å forbedre kapasiteten på sørlige del av banen. For Meråkerbanen er utfordringen å opprettholde dagens standard for å holde på markedsandelene. Det forventes 22,5 tonns akseltrykk innen år 2001.

På strekningen Trondheim – Bodø har jernbanen 55% av godsmengdene, mens andelen er enda høyere for strekningene Oslo – Bodø.

Persontrafikken preges av at de fleste reisene foregår på delstrekninger i korridoren. Størst er trafikken Trondheim – Nord-Trøndelag, men tog har også betydelig markedsandel på andre strekninger undervegs.

BODØ – NARVIK – TROMSØ – ALTA

Jernbanen har ikke direkte transporter i denne korridoren, men mater gods inn i den via Fauske/Bodø og Narvik. Utfordringen for Ofotbanen er å øke banens tillatte aksellast og øke kryssingskapasiteten. Godstransporten her er i positiv utvikling gjennom ARE – togene.

ØSTLANDSOMRÅDET

For jernbanen i Østlandsområdet pekes det på viktigheten av nye dobbeltspor nærmest Oslo og viktigheten av økt kapasitet på IC-strekningene. De største flaskehalsene er Oslo – Asker og Oslo – Ski, mens kapasiteten Oslo – Eidsvoll blir god når Romeriksporten åpner. Både på Bergensbanen og Vestfoldbanen kan reisetidene kortes inn betydelig ved å bygge Ringeriksbanen og Eidangertunnelen.

Dette er altså de viktigste tiltakene som er nevnt i utredningen om et nasjonalt transportnett for jernbanens del. Det foreslås også en rekke tiltak for de tre andre transportsektorene. Nasjonal transportplan skal sendes på høring til departementene og fylkene tidlig på høsten. NTP skal legges fram for Stortinget i mars neste år og omfatter perioden 2002 – 2011. Statens vegvesen har ansvaret for koordineringen av arbeidet med NTP.

Siste runde mot snøen på Gråskalle

FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Den første tiden gikk prosjektleder Tormod Søland ingen steder uten spade. Døren til kontorbrakka måtte graves opp gang på gang. (Foto: Linda Schulz).

FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Vinterforhold ved Gråskallen også i slutten av april... (foto Anders Haakonsen)

-Der vi ble satt av, var snøen så dyp at jeg ikke klarte å gå. Jeg måtte krype bort til brakka. Den var så nedsnødd at bare 2. etasje stakk opp. Det var bare å sette i gang å grave. Det var ingen enkel jobb. Nøkkelen til brakka lå under trappen....

AV ANDERS HAAKONSEN

Den som tror denne beretningen kommer fra en gruppe som er blitt landsatt på en utpost på Svalbard, tar fullstendig feil. Den beskriver den virkeligheten Linda Schultz møtte da hun og tre andre ble satt av en Robel mellom Finse og Haugastøl 3. mars i år.

Linda Schulz er kokke for mannskapene fra Baneservice som utfører elektromontasjen på Gråskallenparsellen. De øvrige tre var prosjektleder Tormod Søland, Sigrun Waage som skulle vaske ned brakkene, og Tore Måkestad som var innleid av NCC Eeg-Henriksen for å grave fram brakkeriggen. Den siste hadde noen harde dager foran seg.

De fire var heldige med været mens de gravde seg inn, men godværet varte bare til de var kommet i hus. Etterpå fikk de merke hvilken mektig motstander vinteren på høyfjellet ved Bergensbanen kan være. Man vinner ingen endelig seier, hver skanse må forsvares kontinuerlig. Åpningene som ble gravd ut foran dørene, blåste igjen etter kort tid. Vinduene i annen etasje på boligbrakka var uunnværlige når man skulle ut og inn. Prosjektleder Søland gikk aldri noe sted uten spade.

Mat fra i fjor

Saken ble ikke lettere av at de fleste sikringer i brakkeriggen var gått, at sikringsskapet var

FOTO: ANDERS HAAKONSEN

KL-montørene Bård Øyen (til v.) og Magne Lien har en storslagen utsikt over høyfjellet fra sin arbeidsplass. (foto: Anders Haakonsen)

plassert innesnødd og utilgjengelig under en brakke, at telemontøren som skulle gjenopprette telefonforbindelsen ikke kom fram fordi banen var sperret av et ras ved Hallingskeid, at det ikke er mobildekning på Gråskallen, og at maten som var bestilt, ble feilsendt.

De fire klarte seg likevel på et vis ved hjelp av stearinlys, mat som lå igjen fra i fjor i fryseren, og en korttelefon. Den siste ble benyttet med omtanke. Det var ikke alt for mange tellerskritt igjen på det eneste telefonkortet de hadde, så alle som ble oppringt, fikk beskjed om å ringe tilbake.

Etter at de første dagene hadde gått med til å komme i orden, begynte elektromontørene fra Baneservice å dukke opp. Transporten av montørene ble besørget av dagtogene - 601 og 602 - som fikk en ekstra stopp på Gråskallen tirsdager og onsdager. Alle skift måtte settes opp etter rutetidene for disse togene - ekspresstogene har så stramme ruter at det ikke er plass til ekstra stopp.

Ukristelig tid

Knapp tid er årsaken til at sesongen ble startet på en så ukristelig tid. Trafikken skal flyttes over på den nye parsellen 19. september. Denne datoen er låst. Den inngår i en helg da banen stenges for arbeider flere steder, noe som krever omfattende forberedelser. Det betyr at alt må være klart for prøvedrift innen 1. juli. Elektroarbeidet var ikke påbegynt da anlegget ble stengt for vinteren i fjor. Dermed har ikke montørene stort mer enn tiden og veien.

Sporene kom imidlertid på plass før vinteren, og det har vært en stor fordel under elektromontasjen. Tungt utstyr fraktes opp med godsvogner og kjøres inn i Gråskallen tunnel, som Baneservice har for seg selv fram til september. En ulempe med denne løsningen er sikkerhetsbestemmelsene, som slår fast at nøkkelen til sporvekselen skal være på Haugastøl når sidesporet ikke er i bruk. Dermed blir det to turer til Haugastøl og tilbake for hver gang sporvekselen brukes - samlet lengde ca. 5 mil.

Nøkkel med Beilhack

I denne situasjonen var den roterende plogen uunnværlig. Med to daglige avganger i begge retninger var det alltid mulig å holde kontakten med omverden. Vinterstid går plogen daglige turer uansett vær. Selv om det en sjelden gang ikke blåser, må banen inspiseres, blant annet med tanke på is som kan falle ned fra snøoverbygg.

Beilhacken tok med både nøkkelen og det øvrige man trengte til den daglige driften av brakkeriggen, som mat og drikke, post og sengetøyskift. Tormod Søland er svært takknemlig for den velvilje brøytemannskapet viste overfor Baneservice.

Problemet var bare at Beilhacken sluttet å gå da vinteren slapp det hardeste grepet. Løsningen kunne vært å leie snøscooter, men det hadde blitt høyst midlertidig. Utover våren blir det så mye overvann og råtten snø at man ikke kommer fram, selv på disse høyder. I denne situasjonen satset man på rekordtidlig åpning av Rallarveien. Straks snøen var fjernet fra riggområdet, begynte Tore Måkestad og Helge Hustveit å grave seg nedover mot Haugastøl med en 14 tonns gravemaskin, en 12 tonns hjullaster og en god porsjon tålmodighet. Det var ingen enkel oppgave. Mange steder var snødybden opptil 4 meter. I de største fonnene målte de dybder helt opp til 7 meter.

Fire-hjulstrekk og høy bakkeklaring

Etter noen ukers brøyting var de framme ved målet 16. april, og Rallarvegen var farbar mellom Haugastøl og Gråskallen for biler med fire-hjulstrekk og høy bakkeklaring. En kostbar jobb, men svært nyttig. Fast veiforbindelse betyr blant annet at Gråskallen "stasjon" kunne strykes fra ruteplanen for tog 601 og 602. Tungt utstyr går fortsatt med godsvogner, men nå kommer nøkkelen med bil.

Den ene av de to brøytemannskapene var engasjert av Baneservice til utgangen av april. Han var i beredskap med en traktor med fres i tilfelle noe skulle skje. Like før tiden var ute, fikk folk på Gråskallen en påminnelse om hvor man befant seg. Mens løvet begynte å sprette i lavlandet, lavet snøen ned over anleggsområdet og Rallar-

forsettelse neste side

FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Rallarvegen fikk rekordtidlig åpning i år. Selv mot slutten av april var brøytekantene imponerende.

vegen. Brøytesjåføren fikk forlenget kontrakten til over den første helgen for å åpne veien igjen. Deretter var det slutt.

Kostbar beredskap

Snøfallet illustrerer hvilke problemer man står overfor på høyfjellsstrekningen på Bergensbanen. Å holde en mann og en traktor i beredskap utover våren, er en kostbar affære. På den annen side er man aldri trygg for snøfall selv lang tid etter at vinteren har sluppet taket andre steder. Prosjektleder Søland har kriseplanen klar hvis det skjer igjen: Togstopp på Gråskallen blir gjenopptatt til man får hentet opp nødvendig utstyr og mannskap for brøyting.

Elektromontasjen på Gråskallenparsellen markerer slutten på en epoke i Bergensbanens historie. Etter åpningen i 1909 skjedde det nesten ingen ting med traséen over høyfjellet før i 90-årene. Sommeren 1990 gikk første salve på Finsetunnelen. Etter at denne ble åpnet i 1993, fortsatte arbeidet øst for Finse. Forskjæringen til Gråskallentunnelen ble sprengt i 1995, og året etter kom arbeidet i gang for alvor. Når parsellen tas i bruk til høsten, er alle vedtatte prosjekter på høyfjellet ferdigstilt. En kort bit med gammel bane gjenstår like ved Finse, men det er ikke valgt trasé for den strekningen som skal erstatte den.

FOTO: ADERS HAAKONSEN

Tommy Tryti og Ingar Hommedal borer hull for belysning i overbygningen i vestre ende av Gråskallentunnelen.

Billigere enn forutsatt

Gråskallenparsellen er 5,2 km lang. Tunnelen med overbygning i begge ender er 2,7 km. Inne i tunnelen er det et etterlengtet krysningsspor med effektiv lengde 700 meter. Det erstatter det tidligere Tunga krysningsspor som ble nedlagt fordi det var umulig å holde det åpent om vinteren. Siden nedleggelsen har det ikke vært mulig å krysse på de 27 kilometrene mellom Finse og Haugastøl. Den nye strekningen er bygd for 170 km/t.

Gråskallenparsellen er kostnadsberegnet til 280 millioner kroner. Hvis det ikke inntreffer noe uforutsett helt på tampen, vil prosjektet blir billigere enn forutsatt. NCC Eeg-Henriksen har utført grunnarbeidet, Baneservice tar seg av KL, signaler, sikringsanlegg, lavspent og blokktelefon. Jernbaneverket Utbygging har byggeledelsen.

Hvis nok penger blir stilt til disposisjon, vil sporene på den gamle strekningen bli fjernet i høst. Neste år skal fyllingene på strekningen graves opp og massen brukes til å fylle igjen skjæringene.

FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Denne strekningen blir erstattet av den nye Gråskallen tunnel og kryssingspor til høsten.

Proppfulle HMS – kurs

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Kursledere og to av deltakerne på HMS-kurset i Drammen. Bak fv: Petter Rukke (HMS-koordinator), Brynjulf Lemme (kursdeltaker), og Harald Salte (verneombud) Foran: Ove Knutsen (HMS- koordinator) og Knut Fredrik Sørhusbakken (HMS- koordinator).

Det pågår en offensiv på HMS – fronten i regionene. Region Sør og Vest har holdt felles kurs i Drammen denne vinteren og våren. Målgruppen er alle ledere, faglige ledere og verneombud. Region Sør og Vest har holdt to firedagerskurs med grunnopplæring i HMS-arbeid og interessen er stor. Deltakerlisten for neste kurs, som holdes i november, er snart fulltegnet!

AV NJÅL SVINGHEIM

Kursene har hatt som mål å bevisstgjøre deltakerne i analyse av arbeidsmiljøproblemer og en innføring i forskrifter og regler på arbeidsmiljøområdet, sier Knut Fredrik Sørhusbakken og Petter Rukke som har vært ledere for kursene i Drammen. Der ble kursene gjennomført med foredragsholdere fra JBV internt og med bistand fra Bedriftshelsetjenesten. De to kurslederne forteller at også ledere som ikke er pålagt å delta på slike kurs i stor grad har meldt seg på. Kursene tok for seg arbeidsgivers plikter, internkontroll, sykefravær og attføring, og vi har også hatt et punkt om hvordan arbeidsplassen påvirkes av medieomtale. Dette var et punkt som vakte særlig stort engasjement, forteller Rukke og Sørhusbakken.

Vi møtte kursdeltakerne, Harald Salte fra Gjerstad og Brynjulf Lemme fra Voss i en pause den siste kursdagen og de to var samstemte i at de fire kursdagene hadde stor nytte.

-Programmet er veldig omfattende og det betyr at det er en del ting vi ikke får gått grundig nok inn i, sier Brynjulf Lemme, som til daglig er gruppeleder linjen på Voss. Han legger til at det likevel er nyttig med et innblikk for å vite hvor i regelverket en skal lete når saker dukker opp. Harald Salte, som er verneombud på Gjerstad, sier at det etter kurset er nødvendig å gå mer grundig inn i de temaene som ble tatt opp. – Her blir en ikke fullt utlært, men kurset kan virke som et startskudd for å skaffe seg et bedre grunnlag for HMS-arbeidet, sier han.

Begge mener at HMS-arbeidet blir tatt langt alvorligere nå enn tidligere. Kravene til bruk av verneutstyr, og til hvordan arbeider skal gjøres, har også blitt betydelig skjerpet, sier de to. Fortsatt er tunge løft og ryggplager det problemet de trekker fram som et av de største i det daglige arbeidet. Men mer nattarbeid og større tidspress på jobbene har også gjort det tøffere for personalet i produksjonsavdelingene, sier Salte. Han legger til at konkurransen fra eksterne entreprenører også merkes godt. HMS – arbeidet blir i hvert fall ikke mindre viktig med tiden, understreker de to kursdeltakerne.

REGION ØST

Mindre staber

Alle stabs- og støttefunksjoner i Region Øst skal gjennomgås med sikte på å øke effektiviten og senke kostnadene. Målet er å kutte kostnadene 20 prosent i stabene innen utgangen av 2000.

I løpet av våren og sommeren skal det gjennomføres en full gjennomgang av administrasjonen i regionen. En prosjektgruppe skal kartlegge behovene for stabs- og støttefunksjoner, se på dagens organisering og fremme forslag til hvordan linjens behov kan dekkes best mulig.

- Administrasjonen ivaretar viktige oppgaver for regionen. Det er imidlertid alltid en fare for at stabsapparatet vokser uten nødvendigvis å ha forankring i linjens behov. Derfor er det viktig å få på bordet hvorfor det er slik og om kompetansen i stabene er den riktige eller god nok. Dessuten må bemanningen være riktig dimensjonert i forhold til det som er vårt behov, sier regionsjef Jens Melsom.

Krav

Melsom viser også til det generelle kravet Stortinget har satt til Jernbaneverket om en årlig effektiviseringsgevinst på to prosent. - Vi gjennomgår også vårt produksjonsapparat for å kutte kostnader og øke effektiviteten. Da er det bare rett og rimelig at stabene også må gjennom samme prosess, sier Melsom videre.

Det første som skjer er at den enkelte stabsleder skal lage stillingsbeskrivelser for alle medarbeidere. Dette arbeidet vil danne en viktig del av gjennomgangen av hele stabs- og støtteapparatet. Videre vil ingen ledige stillinger bli utlyst før regionsjefen har gitt sin tillatelse.

Det er på det rene at gjennomgangen vil resultere i at det blir færre medarbeidere i stabene. – Vi ønsker ikke å gjennomføre kostnadskuttene etter "ostehøvelprinsippet" ved at alle enhetene skal redusere sine kostnader prosentvis like mye. Derfor tar vi denne grundige gjennomgangen før vi bestemmer oss for hvor stor bemanningen skal være i fremtiden. Ingen vil bli sagt opp, men foruten naturlig avgang vil lignende ordninger som tilbys medarbeidere i Produksjon bli vurdert, sier Jens Melsom.

Avventer mer informasjon

- Vi vil avvente mer informasjon om bakgrunnen for gjennomgangen av administrasjonen i Øst. Før vi vet mer har vi ingen kommentarer, sier tillitsvalgt Sigrid Pedersen i NITO til Kjøreveien. Hun understreker at foreningen ikke har behandlet saken fordi informasjonen rundt saken foreløpig har vært begrenset. I nær fremtid skal det avholdes et informasjonsmøte. – Det eneste jeg kan si nå, er at vi forventer at de ansattes organisasjoner blir trukket med i den videre prosess, sier hun.

Bedre rygger i sikte

Tommy Knutsen har konstruert en tralle som letter arbeidet med skifting av drivmaskiner i sporveksler. Til daglig jobber han som elektroarbeider ved signalavdelingen på Ski. Fjorten dager av sin egen ferie brukte han på å bygge tralle med heiseanordning. Den skal i utgangspunktet brukes til bytting av drivmaskiner på sporveksler i Østfold.

FOTO: SVEN GOLL

Tommy Knutsen demonstrerer trallen til å frakte og heise på plass drivmaskiner i sporveksler. Hans oppfinnelse kan spare mange rygger for tunge løft.

AV KJELL BAKKEN

Knutsen kontaktet Helse- Miljø- og Sikkerhet i Region Øst for å blest om det nye utstyret, og interessen var stor fra produksjonsområdene da HMS kalte sammen til visning i slutten av april. HMS-seksjonen mener at trallen reduserer fysiske belastninger. Som et godt arbeidsmiljøtiltak anbefales den sterkt for hele regionen. I løpet av inneværende år skal 22 av de 150 kg tunge drivmaskinene fraktes ut og tilsvarende antall skal settes inn.

Arbeidsbesparende

I tillegg til å spare rygger sparer trallen også arbeidskraft. Det bør fire mann til for å bære en drivmaskin langs sporet. Trallen kan brukes av to. Det er også mindre behov for skinnetraktor. Trallen veier 55 kg og den kan derfor settes på sporet fra bilhenger av to mann. Hjulene ruller lett. Til kr. 2.500,- pr. stykk er de det dyreste ved doningen. Til sammen koster den kr. 22.000,-. For kortere forflytninger har Knutsen laget en spesiell tralle. Den passer til begge typer drivmaskinbunnkasser.

Midlertidige baliser

Nye krav til å legge ut midlertidige baliser ved arbeid i sporet er trådt i kraft. Mange steder har man måttet søke dispensasjon fra denne regelen fordi det ikke finnes gode nok festeanordninger for balisene. Til bruk på Østfoldbanen har Knutsen utviklet midlertidige baliseholdere. Baliseholderne vil koste om lag kr 700,- per stykk, men først må de typegodkjennes. Holderne har vært testet ut gjennom vinteren med godt resultat.

Neste oppfinnelse

Jeg har en ide til å løse problemet med å skifte de øverste pærene i signalmastene også, men hvis det ikke blir godkjenning og bruk av det jeg har laget hittil orker jeg ikke å virkeliggjøre den, sier Knutsen. Han viser til problemene med å få godkjent ekstern produksjon av de midlertidige balisefestene og forslagsordningen som fortsatt ligger nede.

Uhell på Ljan og Haugastøl

Østfoldbanen ble sperret for all trafikk i begge sporene klokka 08.15 torsdag 6.mai. En vogn i et containergodstog på veg fra Gøteborg til Alnabru sporet av ved Ljan stasjon og gikk avsporet gjennom hele stasjonsområdet med store skader på banen som resultat. Banen var helt stengt fram til ved 13.30-tiden samme dag, mens det skadde sporet ikke kunne åpnes igjen før om kvelden 7.mai. NSBs passasjerer ble fraktet med buss mellom Kolbotn og Oslo og mellom Ski og Oslo mens banen var stengt.

Årsaken til avsporingen er ikke klarlagt, men undersøkes nå av Jernbaneverkets uhellskommisjon.

Samme dag ble også Bergensbanen stengt etter et sammenstøt mellom to arbeidsmaskiner fire kilometer vest for Haugastøl kl. 09.35. Hendelsen skjedde i forbindelse med vedlikeholdsarbeid i sporet. Det var to revisjonsvogner som holdt på med vedlikehold som støtte sammen da de skulle kjøre tilbake til Haugastøl stasjon for å la et persontog passere. To personer ble skadet i uhellet og lagt inn til obeservasjon på hhv. Ringerike og Asker og Bærum sykehus. Ytterligere fire personer fikk lettere skader og ble undersøkt av lege på Geilo. Alle de skadde er ansatt i Jernbaneverket.

Bergensbanen var stengt hele dagen og togpassasjerene måte sendes med busser mellom Ål og Voss.

Begge disse hendelsene skjedde altså torsdag 6.mai, samme dag som storbrannen på Tomtekaia stengte all trafikk gjennom Oslo S.

NYE NATIONALTHEATRET STASJON:

Kunstneren Anne-Karin Furunes fra Stjørdal har vunnet konkurransen om utsmykning av den nye toghallen ved Nye Nationaltheatret stasjon i Oslo.

FOTO: LAILA BUHAUG

Prosjektkoordinator Jan Ausland i Utbygging gratulerer Anne-Karin Furunes med seieren i utsmykkingskonkurransen.

NYE NATIONALTHEATRET STASJON

Stasjonen utvides fra to til fire spor ved at det bygges ny tunnel/toghall parallelt med eksisterende. Dette øker togkapasiteten gjennom Oslotunnelen til nesten det dobbelte. Under 7. juni-plassen bygges en ny, stor vestibyle med ulike servicetilbud. Prosjektet gjennomføres i regi av Jernbaneverket Utbygging og har en total kostnadsramme på ca. 920 millioner kroner. Anleggsstart var i oktober 1996, offisiell åpning er i desember 1999.

Anne-Karin Furunes (37) fra Stjørdal er arkitekt fra NTH og har kunstutdanning fra Kunstakademiene i Oslo og Trondheim. Hun er førsteamanuensis ved Kunstakademiet i Trondheim og har syv separatutstillinger og en lang rekke gruppeutstillinger bak seg. Nationaltheatret stasjon er hennes første utsmykkingsoppdrag.

En kunstopplevelse under jorda

AV OLAV NORDLI

Vinnerutkastet er en frise av perforerte metallplater som danner et sammenhengende bånd på tunnelveggen på begge sider av plattformen. Toghallen er 250 meter lang, slik at utsmykkingen får en total lengde på 500 meter og en veggflate på ca. 1000 kvadratmeter. Hver dag vil inntil 20.000 reisende kunne oppleve denne kunsten når stasjonsutvidelsen åpner like før jul.

I øyekroken

Billedfrisen består dels av en jevn perforering, dels av figurdannelser med ulike motiver. Mange av motivene er laget slik at de oppfattes best i øyekroken, og motivene endrer karakter når betrakteren beveger seg på plattformen.

- Jeg reiser med tog hver dag, og motivvalgene er inspirert av togreisen som en privat «indre» reise hvor øyeblikks- og hukommelsesbilder passerer i fri flyt. Metallet vil reflektere lys og flimmer fra rommet og fra togene som kommer og går, sier Anne-Karin Furunes.

Juryen mener den foreslåtte utsmykkingen vil bidra svært positivt til toghallen både romlig og opplevelsesmessig. Den enkle stillheten som frisen representerer, vil mane til studium, ettertanke og opplevelse over tid, samtidig som den inneholder innebygde variasjoner og overraskende endringer, heter det i juryens innstilling.

Ti konkurrerte

Det var lenge usikkerhet knyttet til finansieringen av utsmykkingen nede i toghallen, men på grunn av stasjonens betydning som ett av landets største kollektivknutepunkter, bevilget Kulturdepartementet i desember 1998 et særskilt statlig tilskudd til formålet.

Ti kunstnere som arbeider med ulike uttrykk, teknikker og materialer ble invitert til en lukket konkurranse i regi av Utsmykkingsfondet for offentlige bygg, i nært samarbeid med Jernbaneverket Utbygging. Juryen uttaler at alle de innkomne bidragene holdt høy kunstnerisk kvalitet, og samtlige vil bli utstilt i RAM Galleri i Oslo i perioden 26. juni – 4. juli 1999.

Utsmykkingsoppdraget i toghallen har en verdi på ca. to millioner kroner. I tillegg til dette vil kunstnerisk utsmykking, finansiert av Jernbaneverket, også prege den nye vestibylen og de øvrige nye stasjonsarealene på Nationaltheatret.

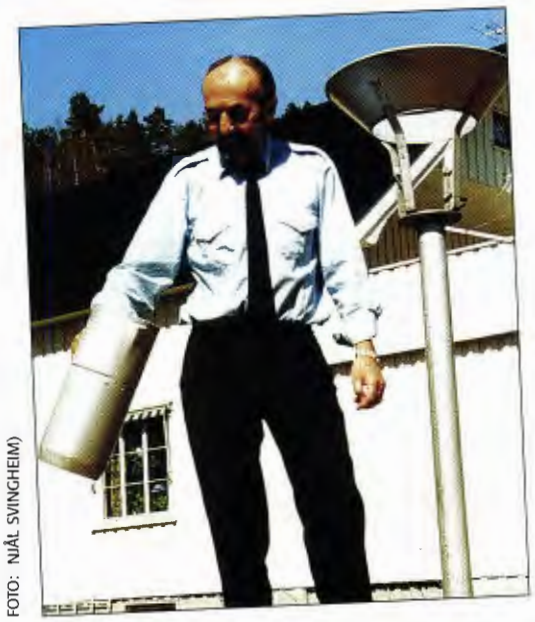


FOTO: NJÅL SVINGHEIM)

Nelaug stasjon er også en meteorologisk stasjon. Her sjekkes nedbørsmåleren.

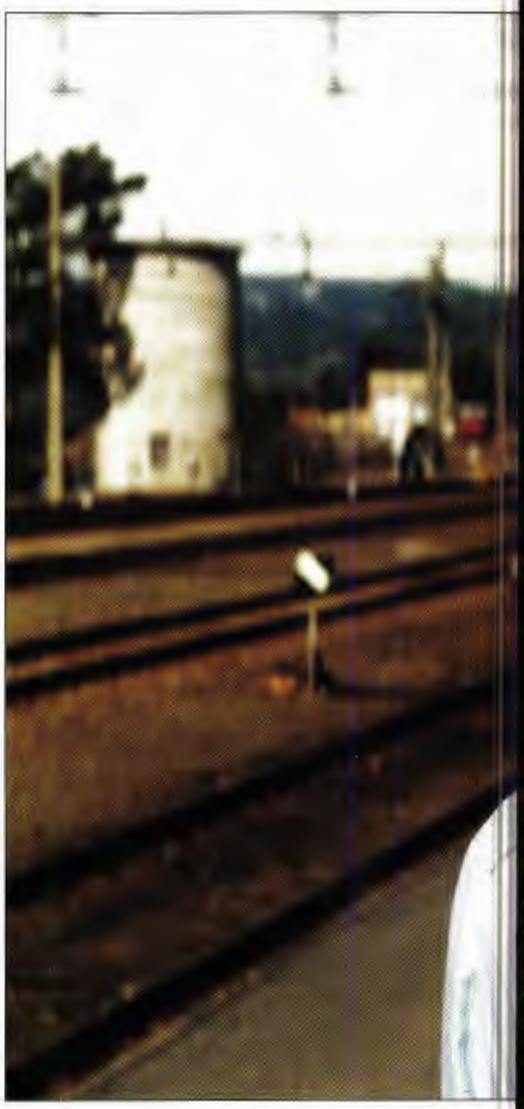


FOTO: NJÅL SVINGHEIM

47 år på banen

AV NJÅL SVINGHEIM

5.desember 1951 startet 17-åringen som bud i Arendal. Det var vanlig den gangen at de som ønsket seg til "innvendig" stasjonstjeneste måtte starte opp som bud. Dette var starten på Oddvars lange jernbanekarriere der han nå avslutter som trafikkstyrer og avdelingsleder på Nelaug stasjon. Oddvar kan fortelle mye om en jernbanedrift som er totalt forskjellig fra dagens. Han har tjenestegjort ved en rekke stasjoner og banestrekninger. Steder som Grimstad, Hægeland i Setesdal og Treungen i Vest-Telemark befinner seg langt utenfor noe jernbanekart i dag. Men i de første årene som trafikkelev og telegrafist var dette høyst levende banestrekninger med bemanning på alle stasjonene. Setesdalsbanen var smalsporet og Oddvar forteller om de spesielle koblingene mellom vognene på smalt spor. Her var det bare én buffer med en låsekule i midten, et enkelt og meget funksjonelt system som var langt raskere enn koblingene på normalsporede vogner. Setesdalsbanen ble nedlagt i 1962 og den siste tiden på Hægeland stasjon gikk salget av skinnekapp og stemplede billetter som souvenirer strykende, minnes Oddvar. I 1965 kom Oddvar til Nelaug stasjon og her bosatte han seg med familien sin. Nelaug er fortsatt et viktig jernbaneknutepunkt, men den gangen var det mye travlere her. Det gikk for eksempel malmtog fra Treungen til Arendal og det var mye annen lokal godstrafikk. Treungenbanen ble nedlagt i 1967, men siste rest av banen fram til Simonstad var i bruk helt til for et par år siden.

Store omveltninger

Oddvar Aslaksen har vært med på en rekke store omveltninger på jernbanen og det har ikke alltid vært like lett å omstille seg, sier han. –Opplæringen på nye ting har ofte vært for dårlig og dette har ført til mye unødig usikkerhet for oss på stasjonene, sier Oddvar. Han mener dette har bedret seg de siste årene. Så sent som i april var jeg på datakurs, legger han til. Dét kan bli nyttig etter 1.juni også, for blant flere planer for pensjonisttilværelsen har han bestemt seg for å anskaffe PC. Selv om det blir rart for Oddvar ikke å skulle på jobb på stasjonen mer, vil han neppe få vanskeligheter med å få tiden til å gå. Han spiller klarinett, er med i kor og er engasjert i turistvirksomhet på Nelaug, i tillegg har han åtte barnebarn i distriktet.

Variert tjeneste

Tjenesten på Nelaug er fortsatt nokså variert. I tillegg til å ekspedere togene på Sørlandsbanen og Arendalsbanen selges det billetter for NSB BA, Nelaugs postkontor blir betjent av TXP (fram til 1.juni), de betjener den meteorologiske stasjonen, det selges fiskekort og drives med kanoutleie fra stasjonen. Nå er det seks trafikkstyrere på Nelaug, men både bane- og elektropersonale er også stasjonert der.

Oddvar Aslaksen synes tiden har gått veldig fort. Han kunne kanskje ha tenkt seg å holde på enda noen år på stasjonen, men det setter regelverket en stopper for. Ved fylte 65 år er ikke lenger mulig å inneha sikkerhetstjeneste. –Men jeg fyller ikke 65 før i august, så det blir vel til at jeg tar noen vakter på stasjonen i sommerferieperioden, smiler Oddvar. Det kommer nok godt med for å få

Oddvar Aslaksen på Nelaug slutter første juni etter 47 på banen.

NELAUG

var opprinnelig et lite stoppested på den smalsporede Treungenbanen Arendal – Treungen. Denne banen ble åpnet til Treungen i 1913. Da Sørlandsbanen kom til Nelaug i 1935 ble det anlagt en ny stor stasjon for begge banene litt lenger øst. Nelaug er en av svært få stasjoner her i landet som har hatt baner i fire retninger, mot Oslo, Kristiansand, Arendal og Treungen. Nå er trafikken innstilt på den gjenværende delen av Treungenbanen til Simonstad. Nelaug er betjent av togeksepeditør hele døgnet og det er også bane- og elektropersonale stasjonert der.

NELAUG
- en idyll som oppdages av stadig flere

Området rundt Nelaug blir oppdaget av stadig flere som rekreasjons- og utfluktsområde. Det er flotte padlemuligheter og rikt fiske i vannet Nelaug og elva. Oddvar Aslaksen på Nelaug forteller at de første utleiekanoene allerede ble bestilt i april. Aslaksen sitter i styret for stiftelsen Øynes som driver en gammel damvokterbolig. Der er det overnattingsmuligheter og det arrangeres utflukter dit, -blant annet med tog. Stiftelsen har også ryddet og merket turstier i skogområdene rundt Nelaug. Det er også lagt til rette for sykkelturer i distriktet. Sørlandet kan være mye mer enn svaberg og strender.

feriekabalen til å gå opp. Oddvar synes også det er litt morsomt å tenke på at de fleste av sjefene hans i Kristiansand har han hatt til opplæring hos seg på Nelaug. De har helt sikkert godt en god skole hos Oddvar, på Nelaug er det god tone i ekspedisjonslokalet, og det ytes service med smil og glimt i øyet til både togpersonale og reisende.

Det er ikke få jernbanehistorier Oddvar har hørt opp igjennom årene, en av dem stammer fra Grimstad stasjon:

-Togekspeditøren i Grimstad står en dag og skal se toget vel av gårde fra stasjonen. Da toget setter seg i bevegelse får han se en mann som sitter og bukker veldig energisk til ham, og som den høflige mannen togekspeditøren er, vinker han tilbake til mannen for liksom å ønske ham god tur.

Men det hjelper lite, mannen forsetter den merkelige bukkinga..Toget var kommet et godt stykke bortover stasjonstomta da det ble oppdaget at en av vognene gikk ved siden av sporet med en hjulgang....

Oddvar har hatt mange sjefer opp igjennom årene og ikke alle har han hatt like god kontakt med. Han er derfor glad for å kunne fortelle at overgangen til Jernbaneverket har vært positiv i så måte. Han roser områdesjefen sin og særlig setter han pris på at han husker på trafikkstyrerne som er på vakt ved høytider og at han kommer innom dem med jevne mellomrom ellers også. Det er nok flere ledere som burde lære av dette, sier han.

–Når jeg nå takker av fra jernbanen etter alle disse årene er det godt å tenke på at jeg aldri har gruet meg for å gå på jobben, sier Oddvar. -Ikke en eneste dag! -Men det skal bli litt godt med fri i helgene óg!

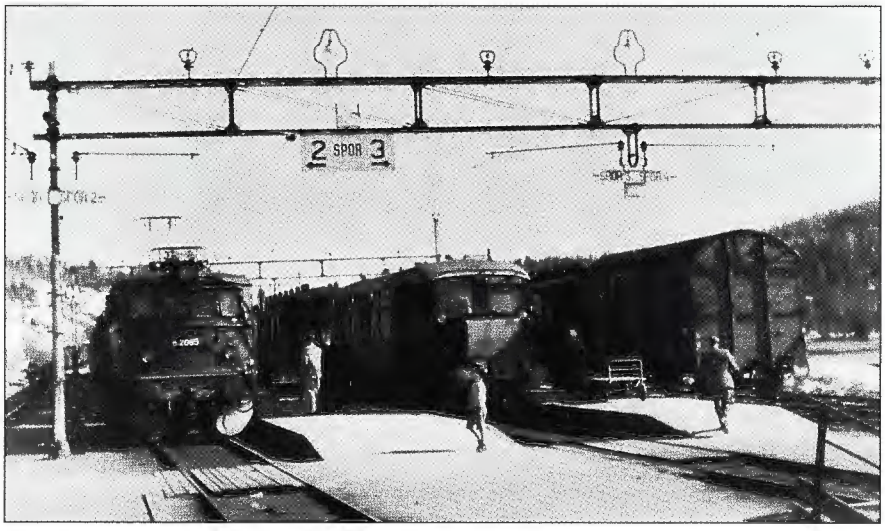


FOTO: NORSK JERNBANEMUSEUM

Fra Nelaug på 50-tallet. Herfra gikk det tog i fire retninger.

I slutten av april viste NSB BA fram sine nye stoltheter. Sørlandsbanen blir første bane der passasjerene får møte det nye NSB med krengetog i drift fra 1. november. Strekningen skal kjøres på under fire timer. Togene heter forresten ikke krengetog, men Signatur! NSB lanserte smatidig navnene på sine andre togprodukter, IC/ mellomdistansetogene skal hete Agenda og lokaltogene skal i framtiden hete Puls.
1: Krengetoget Signatur
2: Mellomdistansetoget: Agenda
3: Lokaltoget: Puls

NT – migreringen sett fra brukernes side

Totalt skal hele 1.400 PC-brukere i Jernbaneverket gjennomgå kurs og oppgradering av sine PC'er. Vi har snakket med tre brukere som har vært gjennom denne oppgraderingen som foregår i Jernbaneverket. Erfaringene varierer.

Svein Døvik, Avd. leder JI:

- Den tekniske migreringen gikk greit for Ingeniørtjenesten. Kurset ble derimot forskjøvet i forbindelse med en ukes utsettelse av migreringen. Dette førte til at maskinen min var "nede" i to dager. I ettertid har vi hatt problemer med plottere og skrivere, setting av rettigheter på kataloger, samt en del ting som henger igjen og krever opprydningsarbeid.

- Det positive med dette prosjektet, er at vi har fått skiftet en del EDB-utstyr og dermed fått et bedre teknisk nivå på utstyret, samt bedre responstid etc. Vi har fått et mer stabilt nett i forhold til det vi hadde med Banyan, som for øvrig var en utrangert teknologi.

- Skal jeg trekke frem negative sider i forhold til implementeringsfasen, vil det være at vi har hatt en lavere faktureringsgrad her i Ingeniørtjenesten og at plottere ikke har fungert.

- Når det gjelder Brukerstøtte, har jeg fått overveiende positive tilbakemeldinger herfra, du blir godt mottatt på telefonen og de aller fleste problemer blir løst.

Matz Lonnedal Risberg, Overarkitekt JØ: Dårlig informasjon

- Jeg er en av de som fikk NT-maskin i sommer og jeg synes dette prosjektet har vært dårlig, både med tanke på forhåndsinformasjonen, lagring av personlige filer og selve gjennomføringen. Det har vært rot omkring gjennomføringen av kurset og også informasjon om feil kurs. Kursholderen og kurset i seg selv var derimot bra.

- Løsningen i dag er bedre enn den var før, men jeg har fortsatt litt problemer på Internett. Dessuten fungerer ikke Outlook helt tilfredsstillende, for jeg vet at jeg ikke har fått to filer som er sendt til meg. Bildearkivet i PowerPoint er meget bra og det setter jeg pris på.

- Jeg har stilt 5 spørsmål til Brukerstøtte og fått svar på 4. Det siste har jeg ikke fått svar på enda, men generelt sett virker BSS hyggelige og jeg har positive erfaringer med dem.

Heidi Pedersen, Førstekonsulent, JØ: Bedre enn jeg fryktet

- Jeg har hørt at det var problemer i forbindelse med piloten, så jeg innstilte meg på at prosjektet ville ta litt tid. En annen ting jeg synes ikke har vært så bra, er informasjonen og kommunikasjonen i forhold til de som oppgraderte PC'en min. Når jeg kom tilbake til plassen min, visste jeg ikke om jeg kunne ta i bruk PC'en eller ikke. Det var flere jeg har snakket med som har sagt det samme, men alt sett under ett, har det gått bedre enn jeg fryktet.

- Jeg har vært gjennom en slik oppgradering tidligere, og til sammenligning har dette gått relativt smertefritt. Løsningen liker jeg også bedre, da jeg har brukt Windows 95 og NT tidligere. Det er mer brukervennlig.

- BSS har jeg ikke rukket å benytte enda, men jeg har hørt av andre at de er veldig fornøyde med den service de får.

«Dette er NT4JBV»:

Prosjektet skal innføre ny IT infrastruktur i Jernbaneverkets enheter. Dette berører ca. 1.400 ansatte og implementeringen avsluttes 30. juni. NT4JBV engasjerer i dag ca. 35 personer fra Ark Cinet og Jernbaneverket. Prosjektet sitter i Stenersgt. 1A i Oslo City. Informasjon fås ved å henvende seg til Jon O. Ødegård på tlf.: 55427 eller på prosjektets intranettsider, http://intranett.jbv.no

På vakt

Strømforsyning Østfoldbanen

Pågangen på vakttelefonen varierer. Forhåpentligvis blir det rolig denne uka, sier Morten Drøbak ved strømforsyning Sarpsborg.

FOTO: HARRY KORSLUND

AV HARRY KORSLUND

Jernbaneverket har folk på vakt døgnet rundt over hele landet. På Østfoldbanen er det gutta på Strømforsyning i Sarpsborg som ivaretar vaktfunksjonen utenom kontortida. To stykker er på vakt samtidig. Vakta strekker seg over en uke i slengen, og går på rundgang mellom ti mann. Da Kjøreveien er på besøk er det Morten Drøbak som sitter klar til å ta i mot beskjeder om det som måtte dukke opp av feil på Østfoldbanen, enten det nå gjelder østre eller vestre linje.

-Når vi er på vakt har vi ansvaret for hele strekningen mellom Loenga og Kornsjø grense. Vi tar i mot meldinger om feil på vakttelefonen som har et såkalt Alfa-nummer. Dette telefonnummeret i 880-serien gjør det enkelt å få tak i oss, og vi er tilgjengelige døgnet rundt, sier Morten Drøbak

-Er det stor pågang på vakttelefonen?

-Vi har merket en viss økning i antall henvendelser på vakttelefonen etter at ordningen med Alfa-nummer ble innført i begynnelsen av februar, men det varierer fra uke til uke. I det siste har det vært ganske stille, og det er naturligvis positivt, fordi det betyr at jernbaneteknikken på Østfoldbanen stort sett fungerer som den skal.

-Er det full utrykning hver gang telefonen ringer?

-Hva vi foretar oss når telefonen ringer avhenger blant annet av hvor på strekningen feilen har oppstått. Hvis det er i nærheten hender det naturligvis at vi rykker ut for å inspisere, eller utbedre feil på egenhånd. Men minst like ofte går jobben ut på å videreformidle meldinger vi mottar til rette vedkommende. Vi har ellers faste rutiner for hvem som skal varsles når det oppstår feil, sier Drøbak, og nevner i farten Administrasjonsvakta i Region øst, Togledelsen og El-kraft sentralen som eksempler på dette.

-Østfoldbanen er lang, og dere har litt av et ansvar?

-Vårt ansvarsområde dekker hele spekteret fra høgspentanlegg på 16000Volt til 220 Volts-anlegg for lys og sporvekselvarme. I tillegg har vi blant annet ansvaret for strømforsyningen til signalene på strekningen. Det nytter nesten ikke å tenke på alt som kan gå galt. Da ville det blitt dårlig med nattesøvn, sier Morten Drøbak, og håper på en stille og fredelig vaktperiode.

Blink skudd

Til høsten åpner Gråskallen tunnel og dermed har Bergensbanen fått ny trase over det meste av høyfjellsstrekningen. Å fjerne snøoverbygg fra de gamle strekningene er også en stor jobb. Her brennes snøoverbygg på Taugevatn, 1301 m.o.h høsten 1996. Denne strekningen ble erstattet av Finsetunnelen i 1993. Foto Roar G Nilsson.

Vellykket bursdagsselskap på Hamar!

Hamar by er 150 år , og 20. og 21. mars feiret byen seg sjøl med en "Alle tiders bursdag" med 13.000 gjester.

AV BJØRG EVA AASEN

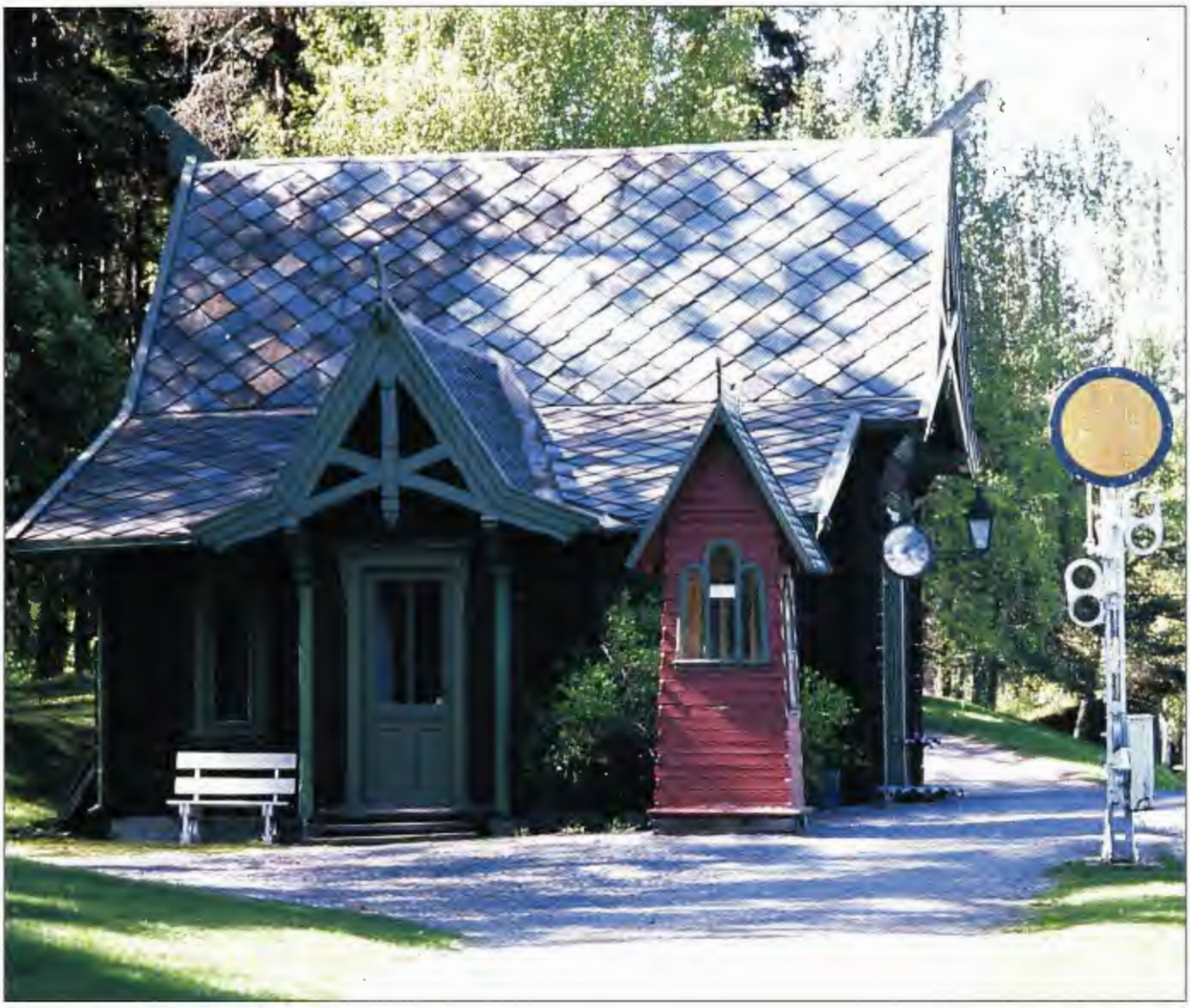
Feiringen foregikk i Vikingskipet der byens næringsliv viste fram særpreget og historien sin. Sammen med Hedmark Vegkontor hadde NSB BA og Jernbaneverket laget et samferdselstorg med planovergang og vei tvers over torget. På veien stod den første utrykningsmotorsykkelen NAF hadde i Hedmark og en T-Ford , og begge framkomstmidlene ble behørig beundret av de mange festdeltakerne. Norsk Jernbanemuseum hadde laget utstillingen "Jernbanebyen", der byhistorien og jernbanehistorien blir fortalt i ord og bilder fra 1862 og fram til i dag. Hedmark Vegkontor hadde laget en utstilling om fylkets veghistorie fra pilegrimsledene til motorvegene, og sammen hadde vi utarbeidet en samferdselshistorisk oppgave der hovedpremien var en Interrail-billett. Oppgavesvarene viser at samferdselshistorie er vanskelig, men fengende! Samarbeidet mellom de tre etatene fungerte godt og inspirerende med tanke på nytt jernbanemuseum.

"Planovergang" og jernbanemiljø på Hamar bys 150 – årsdag. (Foto: Bjørg Eva Aasen

Fritidsbolig i sommer?

Fristen var 1.mai, men vi har fortsatt noe ledig i sommer.
Søknad sendes til NJT, Prinsensgt.7-9, 0048 OSLO eller fax 231 52655
med info. om ønsket sted og tidsrom, navn, rullenummer, arbeidsadresse og telefon dagtid.
NSB Internprofilering minner om at det kan være lurt å oppgi flere alternativer.
Spørsmål om utleie rettes til NJT, tlf.:231 51573.

Bli kjent med ditt eget museum!



Norsk Jernbanemuseum på Hamar startet sesongen 23. mai. Her finnes rullende materiell, hus og stasjoner, sporanlegg og tema-utstillinger som viser norsk jernbanehistorie. Av arrangementer vil museet spesielt nevne turene med karéttoget til Skogbruksmuseet og Klevfoss, og for tog- og motorinteresserte er dieselhelgene i juli og det store dieseltreffet i august verdt ett besøk. Mye spennende skjer i Hamar ellers i sommer også, - med Janitsjar - festival og messen "Kvinner viser vei" i spissen.

UTDRAG FRA PROGRAMMET:

13. juli - Tur med karéttoget og lokomotivet "Caroline" til Norsk Skogbruksmuseum i Elverum: Familiearrangementet "Øst på skogen". Her kan du lære å lage seljefløyte, vidjespenning, å finne vann med ønskekvist, fiske i dammen og lek. Teater/underholdning. Transport t/r museet fra Elverum stasjon med "Veteranbussen Flisa" (NSB-buss 1963-mod.).

3.-4. og 17.-18. juli - Dieselhelg: Visning og kjøring av diesellokomotivet Di3 ved museet. Utstilling v/GM-gruppa.

7.-8. august - "Dieseldagene 1999": Stort disellokomotiv-treff ved lokomotivstallen på Hamar stasjon. Deltakelse fra inn- og utland. Seminar, utstillinger, visning og kjøring av diesellokomotiver.

12., 13. og 14. august - "Kvinner ved jernbanen": Kl 12.00: Bli med på en guidet tur til grindvokterskens og stasjonsmester-fruens hjem.

15. august - Tur med karéttoget "Caroline" til Klevfoss Industrimuseum: Omvisning, sykkeltur, underholdning og servering ved Klevfoss Industrimuseum

12. september - Kulturminnedagen: "Arven fra Europa": Tur med karéttoget "Caroline"langs Grundsetbanen. Samarbeid med Fortidsminneforeningen i Hedmark.

Vår brosjyre vil bli distribuert til en del sentrale resepsjoner/skranker i Jernbaneverket. Se og spør etter denne!

Vi håper alle i Jernbaneverket sammen med familie og/eller venner i løpet av sommeren gjør et besøk til "deres eget museum." Her finner dere hanen og hønene spankulerende ved Banevokterboligen. Damptoget "Tertitten" kjører i timesrute hver dag t.o.m. 15.8. Konkurranse og oppgaver for hele familien i utstillingene og parken. Beliggenheten ved Mjøsa og Domkirkeodden gjør oppholdet til en fullkommen heldagsutflukt. Museums-kiosk. Servering i gammel restaurantvogn.

Åpningstider: 23. mai - 29. august. Alle dager kl 10.00-16.00 (I juli til kl 18.00).
VI SEES VEL I SOMMER!
Med hilsen Norsk Jernbanemuseum
Strandveien 132, 2316 Hamar
tlf. 62 51 31 60 - intern tlf. 73 160

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

ADRESSE, REDAKSJONEN:

Kjøreveien v/ Svingheim

HK, 0048 Oslo

Epost intern: Njal Svingheim@jbv@no

UTGITT AV :

Jernbaneverket, 0048 OSLO

Pilestredet 19

OPPLAG: 5.500

Layout:

Axentum kommunikasjon, Arne Eidal

Trykk:

Falch Fargetrykk, 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 Hegrenæs (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

JM på ski med ny vri

For første gang i jernbanen, inviterte Rubb & Stubb på Ål og Norsk Jernbane Idrettsforbund i samarbeid med NSB Internprofilering og NSB-klubben til et jernbanemesterskap på ski fra Liatoppen Skisenter, lørdag den 20.02.1999.

Rubb & Stubb hadde laget et fint opplegg hvor det var klasser for alle, fra de aller yngste via familieklasse og "puddingklasse" til de vanlige "racer klassene"

Mange flere enn vanlig, hele 55 deltagere benyttet seg av tilbudet og fikk en fin skitur med nummer på brystet. Om kvelden var det bankett på Hallingdal hotel med premieutdeling og sosialt samvær. Etter den offisielle premieutdelingen foretok NSB-klubben sin egen premieutdeling og det var mange av deltagerne som fikk seg en uventet premie hvor helt andre kriterier enn minutter og sekunder var lagt til grunne for tildelingen.

Stor takk til alle som bidro til en vellykket ski weekend, og vi ser fram til jernbanemesterskapet i år 2000 på Hamar.

Jav Voje JIL Skien vant klasse B8-9.

Følgende Jernbanemestere ble kåret:
Kl. B1-4, Per Erling Myhre, JIL Trondheim
Kl. B5-7, Jan Olav Presthus, JIL Trondheim
Kl. B8-9, Jan Voje, JIL Skien
Kl. B10-12, Odd Halseth, JBIL Steinkjer
Kl. C, Anne Grethe Nyrønning, JIL Trondh.

NJIFs Pokal ble tildelt Jan Olav Presthus og Anne Grethe Nyrønning

Beste 3-manns lag i kl. B JIL Trondheim v/ Jan O. Presthus, Per E. Myhre og Leif E. Rekstad.

Johnny

I Drillo's fot(ball)spor

Fotballherrene i NSB og Jernbaneverket, populært kalt "Osmund's", gjør som sine mer berømte "kolleger", populært kalt "Drillo's", og setter kursen mot Frankrike. "Osmund's" skal spille USIC (Europamesterskap) i tiden 7. - 13. juni. Mesterskapet går av stabelen i St.Brevin, helt på vestkysten av Frankrike.

Våre gutter har kommet i pulje med vertsnasjonen Frankrike, Bulgaria og Slovakia, mens den andre gruppen består av Nederland, Belgia, Hellas og Romania. Det er to år siden Norge kvalifiserte seg til USIC gjennom og vinne Nordisk Mesterskap. Det er for øvrig første gang Norge har kvalifisert seg til USIC i fotball.

Nivået i turneringen har vist seg å være høyt. Sist USIC ble arrangert var det en nederlandsk landslagspiller (U-21) som ble kåret til turneringens beste spiller. Sverige, som den gang var Nordens representant, ble sist i turneringen. Men med et innarbeidet soneforsvar og med raske overganger etter "break down", får vi håpe at Norge kan gjøre det skarpere enn søta bror gjorde det for to år siden.

Det norske laget har faktisk flere spillere med tippeligaerfaring. Henning Friise (Mjøndalen og Stabæk) og Tore Løvland (Start) spilte begge i tippeligaen så sent som i 1996, mens brødrene Ivar og Erik Nystuen begge har erfaring fra Kongsvinger på slutten av 80-tallet.

I tillegg til disse fire, deltar følgende: Ola Nylend, Ole Jacobsen, Morten Mattson, Arild Broberg, Geir Skarstein, Jarle Skjelde, Bjørn Kårvatn, Tor Kristoffersen, Svein Simensen, Arne Jørgen Bønsdalen, Jon Inge Myhre, Morten Brohjem, Sten Åke Johansen og Andre Rondestvedt.

Norge stiller også med egen dommer i turneringen. Einar Kallhovd får sin debut som "internasjonal" dommer. Lagleder er Henning Lirhus mens Hans Roar Nilsen er hovedleder.

Helt til slutt en liten påminnelse til "Osmund's". Husk at underets tid er ikke forbi; 24. juni 1998 slo Norge regjerende verdensmester Brasil 2-1.

Bonne chance, garcons!

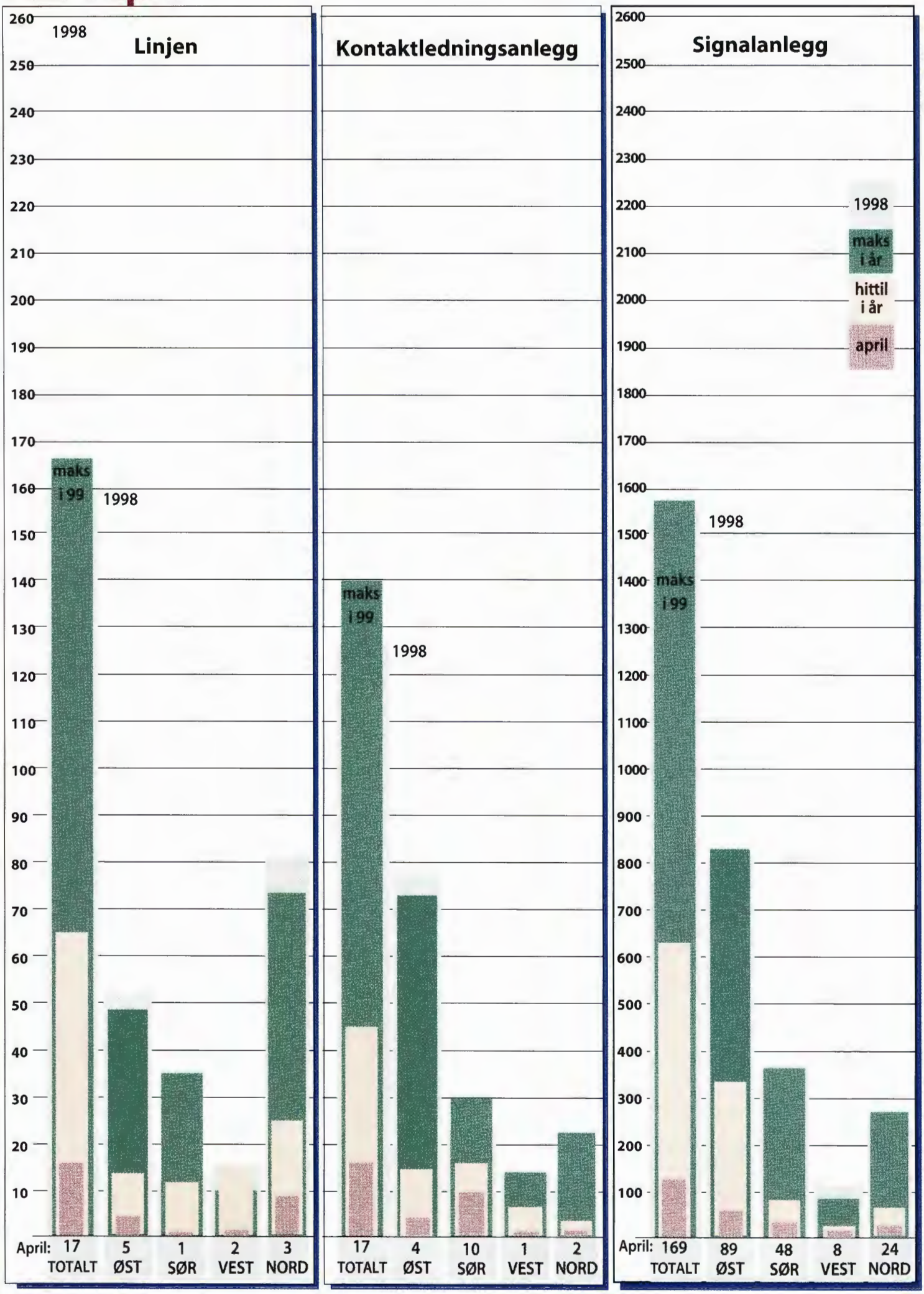
Henning Lirhus

Nytt mobiltelefonnummer

Bane Tele tilbyr i samarbeid med Telenor Mobil alle kunder av Bane Teles nett i byene Oslo, Drammen, Hamar, Trondheim, Kristiansand, Stavanger og Bergen muligheten til å få mobilnummer med 916 foran sitt internnummer.

Ring Bane Teles servicekontor på telefon 800 for mer informasjon.

Feil i april


Linjen
1998
maks i 99
1998
April: 17 TOTALT
5 ØST
1 SØR
2 VEST
3 NORD
Kontaktledningsanlegg
maks i 99
1998
17 TOTALT
4 ØST
10 SØR
1 VEST
2 NORD
Signalanlegg
1998
maks i 99
1998
April: 169 TOTALT
89 ØST
48 SØR
8 VEST
24 NORD
1998
maks i år
hittil i år
april

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
nr 5 - mai 1999

FOTO: ROAR STENERSEN

Lok type El.1 ble bygd for Drammenbanen i 1922 og var i bruk på banen til 1972. Foto med veterantog på siste driftsdag på Oslo V 27/5 1989.

Omtrent på dagen Jernbaneverkets ansatte får mainummeret av Kjøreveien i hende er det 10 år siden Oslo V ble nedlagt. 10 år ? Et sikkert tegn på at man blir gammel er at det blir tett mellom julekveldene sa Johan Borgen en gang. Sant nok; ikke synes jeg det er lenge siden vi tok siste tog hjem etter en lørdagskveld på Club 7.

OSLO V

AV ROAR STENERSEN
NORSK JERNBANEMUSEUM

Kristiania - Drammenbanen var vår første Intercitystrekning. Den brøt med den tidligere praksis med å anlegge banene fra innlandet til bysamfunnene med kystforbindelse. Det var mye krangel om fornuften bak prosjektet, og enkelte hevdet at Drammen omtrent ville opphøre å eksistere om banen ble bygget.

Diligencen brukte 5 timer på turen i 1868, to og en halv ganger så lang tid som Bjørn Dæhlie bruker på samme distanse i dag.

16 juni 1869 ble Drammenbanen vedtatt i Stortinget, kostnadsoverslaget lå på rundt 4 mill. En logisk løsning på utgangspunkt i Kristiania var å knytte seg til Hovedbanens stasjon, selv om Drammenbanen var vedtatt bygget smalsporet på samme måte som Drammen - Randsfjordbanen som ble åpnet året før. Et forslag gikk ut på å anlegge en stor fellesstasjon på Grunerløkka eller Sagene, men derfra er det som kjent langt til sjøen. Fordelen med en stasjon der oppe var at man da unngikk den svært upopulære linjeføringen langs Frognerkilen som den gang var byens mest fasjonable strøk med strandtomt.

Med vedtatt trasé der sto imidlertid Akershus festning i veien. Resultatet ble en stasjon i Piperviken, som den gang var godt utenfor byen.

7 oktober 1872 ble Drammenbanen åpnet, og reisetiden til Drammen var dermed redusert til 2 timer. Busjettet på 4 mill. ble overskredet med 284.000 - ca. 7,1 %. Arkitekt Georg Andreas Bull (Oles bror) tegnet stasjonene, som med unntak av bystasjonen var i laftet sveitserstil. Den best bevarte av disse er den for lengst fraflyttede Lier stasjon.

Togordningen det første året var fire persontog daglig til og fra Drammen og ett blandet tog tur-retur på hverdager. Allerede året etter begynte lokaltogstrafikken til Sandvika og Asker med tre daglige avganger samt ett daglig godstogspar til Drammen. I 1900 var det 16 persontogspar ut og inn av Vestbanen, og man begynte for alvor å nærme seg kapasitetsgrensen på den enkeltsporede smalsporbanen. Nidordet "vestbanestell" ble et begrep for sommel og rot, og på byens revyscener var "Vestbanevisen" en slager. I 1912 startet ombyggingen av Drammenbanen – et prosjekt som til denne dag er den største forvandling i noen norsk banes historie. I 1922 ble banen åpnet for normalsporet elektrisk drift til Brakerøya, samtidig som dobbeltsporet til Sandvika ble innviet. Fra 1917 til 1922 hadde Drammenbanen tre-skinnespor for kombinert sporvidde.

Forbindelsen til østbanenettet ble ordnet ved åpningen av Havnebanen i 1907. Men også her ble det sporbrudd og omlasting på Vippetangen. Havnebanen ble nedlagt i juli 1980 – en måned etter at Oslotunnelen og Oslo S var åpnet.

Nå ti år etter at siste tog gikk fra Oslo V diskuteres det i høy C om fremtidig bruk av den verneverdige stasjonen; blir det opera eller fredsprissenter?

Kristiania Vestbanestasjon straks etter åpningen i 1872. Foto: Norsk Jernbanemuseum