KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

Nr 6 - 1999

Steinar Killi ny direktør for Jernbaneverket

Side 2

Nye tider på Bryne

Tidlig på høsten skal Bryne stasjon framstå i ny drakt. Da kan både personale og passasjerer si farvel til trange og vanskelige forhold.

Side 14

- Jernbanen på rett spor

Første juli - dagen da Jernbaneverket og NSB BA fullstendig skiller lag er rett om hjørnet. Osmund Ueland mener jernbanen er på rett spor.

Side 10

Jernbaneverket

Trivsel og utvikling i høysetet

Jernbaneverkets personalpolitikk er nå samlet i ett dokument. - Trivsel og utvikling skal være mye mer enn honnørord, sier organisasjonsdirektør Anne-Kari Bratten. Personalorganisasjonene har deltatt aktivt i arbeidet med personalpolitikken.

Side 3

Signaler

Godt nytt om trivsel

De ansatte i Jernbaneverket trives stort sett godt på jobben. De aller fleste har et godt samarbeidsforhold til sin leder, og svært mange sier at de får personlig tilfredstillelse gjennom jobben.

Dette er ikke min synsing om de interne forhold i Jernbaneverket. Det er heller ikke noen stemningrapport i sommervarmen ved inngangen til ferien, men tvert imot noen av hovedresultatene fra en spørreundersøkelse i de fire regionene som ble gjennomført i januar i år. Undersøkelsen er gjennomført av bedriftsoverlegen, og konkluderer gledelig nok med at det synes å ha vært en positiv utvikling på flere viktige arbeidsmiljø-områder siden den store Målevogn P-undersøkelsen i 1996.

Undersøkelsen avspeiler en god del variasjon både geografisk og mellom arbeidsområdene. Hovedinntrykket er imidlertid at vi er på riktig vei når det gjelder arbeidsmiljøet. Spesielt gledelig er det å registrere at prosessen med produksjon og forvaltning ikke synes å ha gjort varig skade på organisasjonen. Jeg har tidligere gitt klart uttrykk for at jeg ikke har vært fornøyd med prosessen. Den tok for lang tid og informasjonen underveis var ikke god nok. Men resultatet har jeg stor tro på. Og når undersøkelsen sier at en større andel av de ansatte har et godt samarbeidsforhold til sin leder enn tilfellet var i 1996, kan det tyde på at organisasjonsendringene har positiv effekt.

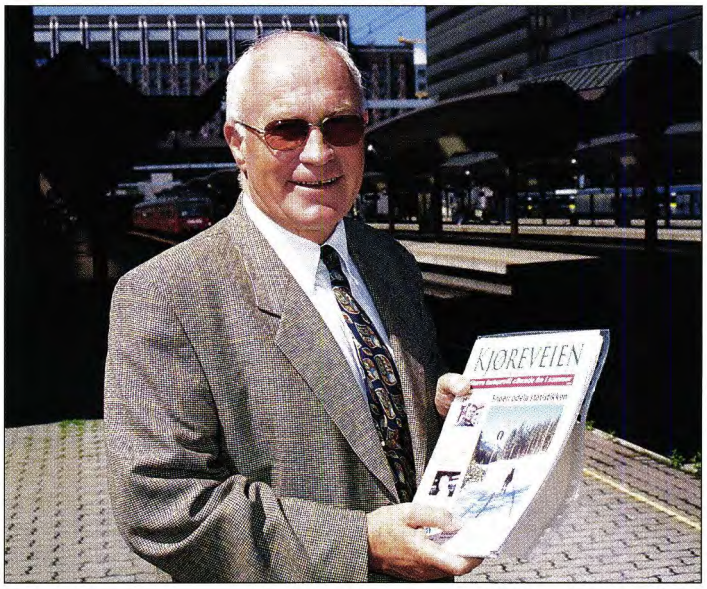
Dessuten bekrefter undersøkelsen at den bekymringsfulle økningen i sykefravær ikke skyldes noen generell forverring av arbeidsmiljøet. Det er lett å tro at for eksempel den uroen og usikkerheten som preget produksjon/forvaltning-prosessen har vært årsak til økningen i sykefraværet. Noen slik sammenheng er det ikke mulig å dokumentere. Snarere tvert imot. Det tyder på at vi har hatt en generell positiv utvikling når det gjelder trivsel samtidig med økningen i sykefraværet. Det bare understreker tidligere konklusjoner om at det økte sykefraværet må angripes med målrettede tiltak overfor de relativt få ansatte som sliter med langtidsfravær.

Alt er ikke perfekt. Langt ifra. Men det gleder meg å se at vi er på rett vei. Det inspirerer til fornyet innsats. Og gode trivsels-nyheter er godt å ta med seg inn i ferien.

En riktig god sommer til dere alle!

Magne Paulsen

Steinar Killi, vår nye sjef



Steinar Killi ble i statsråd 11.juni tilsatt som ny direktør for Jernbaneverket. Bare et par dager senere fikk Kjøreveien møte vår nye toppsjef, og selv om han ikke har begynt i jobben ennå har han allerede gjort seg opp noen tanker om Jernbaneverkets viktigste oppgaver og om hva han vil ta fatt på så snart han tiltrer stillingen 1.juli.

-Vi må tenke på helheten i jernbanetilbudet, sier Killi, Jernbaneverket bør i like høy grad som NSB BA tenke på kunden, altså de som reiser med tog. Vår nye direktør for Jernbaneverket er også opptatt av å få etablert et nært og godt samarbeid med NSB BA etter det fullstendige skillet. –Det skal være klare grenselinjer mellom operatørene og oss, men det er ikke det samme som at vi ikke skal ha et godt samarbeid, sier Killi.

Han vil også prioritere å reise ut til regionene så fort som mulig, og han ønsker også se alle våre banestrekninger med det første, helst fra orkesterplass i lokomotivet.

Steinar Killi forteller at han har et forhold til jernbanen helt fra han som liten gutt møtte opp til kveldstoget klokka 21.15 på Kvam stasjon for å se hvem som hadde vært på bytur. –Det var også spennende å se på tralla til stasjonsbetjenten hvem som fikk tilsendt pakker med "Vinmonopolet" utenpå, humrer Killi.

Steinar Killi har også flere slektninger som er og har vært ansatt i jernbanen. Han kommer nå fra stillingen som prosjektdirektør for Gardermoutbyggingen. Gardermobanen var en viktig del av den jobben og Killi er svært glad for det løftet som jernbanen har fått etter at flytoget kom på skinnene, selv uten Romeriksporten som åpner 22.august. –Hensikten med Gardermobanen var å gi jernbanen et løft, nå må vi sette alle kluter til for holde på den positive utviklingen som har kommet det siste året, sier Killi.

Den nye direktøren for Jernbaneverket er 58 år og har sosialøkonomisk embetseksamen fra 1966. I perioden 1967-69 var han forsker ved Transportøkonomisk institutt, i årene 1969-78 var han ansatt i Vegdirektoratet som saksbehandler, kontorsjef og utredningssjef. Fra 1978 har Killi arbeidet i Samferdselsdepartementet som underdirektør, ekspedisjonssjef og leder for Utredningsavdelingen inntil han i 1990 altså ble prosjektdirektør for Gardermoutbyggingen.

Utnevnelsen av Steinar Killi kom sent i forhold til Kjøreveiens produksjonsplan, så vi kommer tilbake med en fyldigere presentasjon av vår nye toppsjef i et senere nummer.

PERSONALPOLITIKK

Trivsel og utvikling i høysetet

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Samstemt i personalpolitikken f.v: Anne Siri Haugen, NIF, organisasjonsdirektør Anne-Kari Bratten, Tor Dahl, NJF, Tønnes Tønnesen, NITO, Bjørn Skauge, STAFO og Ludvig Wiese, NITO.

Jernbaneverkets personalpolitikk er nå nedfelt i ett dokument. Dokumentet uttrykker Jernbaneverkets holdning til hvordan personalpolitikken skal være. Det overordnede målet er at Jernbaneverkets tilsatte skal trives og ha mulighet til å utvikle seg, sier organisasjonsdirektør Anne-Kari Bratten. Personalorganisasjonene i Jernbaneverket har deltatt med sine representanter i arbeidet med å formulere personalpolitikken.

AV NJÅL SVINGHEIM

Jernbaneverkets personalpolitikk er delt inn i ni områder. De spenner over alt fra rekruttering, medarbeideransvar og kompetanseutvikling til arbeidsmiljø, likestilling og lønnspolitikk. Det viktigste målet med lønnspolitikken er at den skal bidra til å rekruttere og beholde kvalifisert personale og stimulere til effektivitet. I lønnspolitikken heter det blant annet at ansvar og resultater skal verdsettes, at lønnsutviklingen skal oppleves som rettferdig og at stillingene skal avlønnes etter arbeidsinnhold og kvalifikasjonskrav. Videre heter det at lønnspolitikken også skal preges av at alle muligheter i avtaleverket tas i bruk, herunder ordninger som bonuslønn og produktivitetsavtaler. Forbundssekretær Tor Dahl i Norsk Jernbaneforbund sier at forbundet stiller seg bak dokumentet om personalpolitikken, men ønsker å presisere at det er bestemmelsene i Hovedtariffavtalen som skal legges til grunn i lønnspolitikken og at dokumentet ikke legger føringer for å ta i bruk verken bonuslønn eller produktivitetsavtaler uten at partene er enige om dette. –All eventuell uenighet om hvordan dokumentet skal forstås avgjøres mellom forbundet og Jernbaneverket sentralt i henhold til Hovedavtalen, sier Tor Dahl.

Alle foreningsrepresentantene er samstemt i at det nå er opp til de lokale lederne og de lokale tillitsvalgte å sette målsettingene i personalpolitikken ut i praksis. Organisasjonsdirektør Anne-Kari Bratten betegner dokumentet om personalpolitikken som et "politisk dokument" som utrykker de holdningene vi ønsker i Jernbaneverket. Dokumentet legger klare føringer, men ansvaret for gjennomføringen ligger på den enkelte arbeidsplass, ikke som noen sentral dirigering, sier hun.

Representantene for NJF, STAFO, NIF og NITO mener de sammen med organisasjonsdirektøren har lyktes med å plukke ut det beste av de holdningene som allerede i dag preger personalpolitikken i Jernbaneverket. –Trivsel og utvikling skal være mye mer enn honnørord, dette skal gjennomsyre tenkningen og holdningene våre, sier de.

Organisasjonsdirektør Anne-Kari Bratten håper dokumentet om personalpolitikken kan bidra til å skape både større medarbeiderengasjement og medarbeideransvar på alle nivåer. –Vi må tenke trivsel og utvikling også som bidrag til å få sykefraværet nedover igjen, avslutter hun.

Alle tilsatte i Jernbaneverket får tilsendt dokumentet med personalpolitikken så snart det er ferdig trykket.

NYTT DOBBELTSPOR VED SANDE

FOTO: SINDRE ÅNONSEN

ANDRE KRYSSINGSPUNKT: Her på Åshaugen er det andre kryssingspunktet til det nye dobbeltsporet.

Krysser Vestfoldbanen

Underbyggingen for dobbeltsporet på Sande-parsell 3 krysser nå den eksisterende banen ved Kopstad og Åshaugen. Dermed er Jernbaneverket kommet enda et skritt videre på den fremtidige Vestfoldbanen.

AV SINDRE ÅNONSEN

Hele 1200 kubikk masse ble gravd ut i forbindelse med kryssingen som skjedde i helgen 11. til 13. juni, og i planen var det satt av 40 timer til arbeidet.

- Bare grunnarbeidet vil ta 30 timer, opplyste Eivind Åsnes til Kjøreveien bare få dager før det intensive prosjektet ble igangsatt.

Parallelt med kryssingsoperasjonen ved Kopstad og Åshaugen, utføres det også en rekke andre arbeider for det nye dobbeltsporet på Sande-parsellene. I løpet av sommeren vil man bli ferdig med mellomsveising og annengangspakning på parsell 4 (mellom Åshaugen og Holm). Resten tas i forbindelse med nøytraliseringen sommeren år 2000. Arbeidet med kontaktledningen tar til i løpet av august, mens man i juni starter arbeidet med å sette opp signaler samt strekksignal kabler.

FOTO: SINDRE ÅNONSEN

KRYSSER: Her krysser underbyggingen for Sande-parsell 3 den eksisterende skinnegangen ved Kopstad. – Det blir utrolig å se tog på denne strekningen i 200 kilometer i timen, sier informasjonsmedarbeider Ronald Holmstrøm i Jernbaneverket Utbygging (bildet er tatt i begynnelsen juni).

- Og i august vil kollektivterminalen ved Sande stå klar med en parkeringskapasitet på 200 biler, legger Holmstrøm til.

På parsell 3 (Bergsenga-Åshaugen) er ellers brudekket på den 200 meter lange jernbanebrua over Brubakkeelva ferdig støpt. Og snart er også Bølumgata bru ferdig. Her slipper bilene til i august. I løpet av juni skal også forskalingen av brudekket på Kopstadgata bru være ferdig. Hva hastighetsskilting angår, er parsell 2 (Kobbervikdalen-Bergsenga) i dag skiltet for 160 km/t. Men når parsell 3 og 4 er ferdig vil hastigheten bli satt til 200 kilometer km/t.

- Alt går etter planen, sier Åsnes.

Men at det selv i flate Vestfold koster penger å bygge jernbane er prislappen et bevis på. I alt har arbeidet med parsell 3 og 4, som etter planen skal være ferdige i oktober 2000, et budsjett på henholdsvis 469 og 484 millioner kroner.

Lover kortere reisetid

Nå er det ikke bare Jernbaneverket Utbygging som gleder seg over at arbeidet på Sande-parsellene går etter planen. Det gjør også banesjef Odd Erik Berg. Med utsikter til 200 kilometer i timen fra Skoger til Skjervik ser han lyst på Vestfoldbanens fremtid. Berg lover kortere reisetid, men er likevel bekymret for at stramme budsjetter vil bremse utviklingen i retning av en riktig moderne jernbane.

- Med dagens investeringstakt taper jernbanen hele tiden i forhold til bilen, mener Berg.

Han er derfor opptatt av at man må ha realistiske målsetninger også i årene som kommer. Banesjefen understreker også at arbeidet som gjøres på Vestfoldbanen må ses i sammenheng med det langsiktige målet som er sammenkobling med Sørlandsbanen. Dessuten mener Berg at det ligger mye positivt i at fylkene Telemark og Vestfold, sammen med Jernbaneverket, diskuterer en finansieringspakke med forskuttering for å øke tempoet i utbyggingen av Vestfoldbanen.

- Og veiutbyggingen vi ser, stopper ved Asker (i retning Oslo). Dette øker potensialet for jernbanen, understreker han.

Berg legger til at når Eidangertunnellen en gang står ferdig, vil toget være det klart raskeste transportalternativet mellom Vestfold og Grenland.

Problemer med signalanlegg

Mens en mer moderne Vestfoldbane er i ferd med å se dagens lys, er det ennå nok av utfordringer knyttet til dagens trase. Signalfeil har lenge vært et problem på Vestfoldbanen. Og selv om utredning og utbedring av slike feil er et prioritert område, gjenstår det faktum at problemet er vanskelig å få bukt med.

- Feilsøking er et komplekst arbeid. Men vi prøver å trekke lærdom av de feilene vi oppdager, slik at problemet blir lettere å hanskes med senere, sier Berg.

- Hvilken strekning er mest belastet?

- Generelt kan du si at dette er et problem som gjelder hele Vestfoldbanen. Men spesielt har vi slitt litt på strekningen mellom Eidanger og Larvik, ved Barkåker og på Skoger.

Avslutningsvis forsikrer likevel banesjefen at feil som oppdages blir tatt meget alvorlig.

HØYT SYKEFRAVÆR

Bedriftsoverlege Hans Knut Otterstad er opptatt av at høyt sykefravær er en sammensatt problemstilling som krever innsyn og analyse for å finne effektive botemidler. Han plukket ut Røros som et område med en interessant utvikling i et forsøk på å avdekke årsakene til økningen i sykefraværet.

Vil finne årsakene

AV STIG HERJUAUNE

SAMMEN: Sammen kan de finne løsninger på hvordan sykefraværet kan senkes; produksjonsleder på Røros, Arve Solbakken, og bedriftsoverlege Hans Knut Otterstad.

På Røros møtte Otterstad sentrale personer fra både Produksjons- og Trafikkavdelingen i Region Nord.

- Poenget med dette møtet er å komme ned til virkeligheten ved bruk av ressurspersoner. Hensikten er ikke å enes, men å få fram begrunnede problemstillinger på hvorfor vi har et høyere sykefravær enn målsettingen i Jernbaneverket. Dette sier Jernbaneverkets bedriftsoverlege Hans Knut Otterstad.

Å forstå

Otterstad poengterer at Røros er et interessant arbeidsområde. Tidligere har Røros hatt et meget høyt sykefravær. Etter en bevisst satsing har fraværet gått ned til et minimum, men i den senere tiden er imidlertid tallet på vei opp igjen.

- Det er viktig å studere de arbeidsplassene som kan vise resultater. Målet er å finne hva som ble gjort, og hvilke effekter de enkelte tiltakene har gitt. Det er selvsagt også viktig å finne hva som kunne ha blitt gjort annerledes, og hvilken effekt det ville gitt. Kort sagt slår vi fast at vi ønsker å forstå, sier Hans Knut Otterstad.

Statistikk

Region Nord hadde i fjor et langt høyere sykefravær enn målsettingen på 4,9 prosent. Statistikken viser at fram til 1995 var det en svak reduksjon i fraværet, men siden den gang har stigningen vært påtakelig. I april var det 7 prosent sykemeldte i regionen. Spesielt sliter Ofotbanen med høyt sykefravær. Gruppen med lavest fravær er togekspeditørene på Dovrebanen og Nordlandsbanen, som ligger godt under gjennomsnittet i regionen.

Korttidssykefraværet er generelt meget lavt i Region Nord, mens langtidssykefraværet på sin side er tilsvarende høyt. Det er spesielt i aldersgruppen 40 til 60 år en finner fraværet. Sykefraværstallet for en hel arbeidsplass blir bestemt av et fåtall personer med langtidssykefravær.

Statistikken viser også at det er høyest fravær i sterkstrømsgruppen. Her har fraværet vært svært høyt i prosent de tre siste årene. I samme periode er det arbeidsgruppene kontaktledning og administrasjon som skiller seg ut i positiv retning. Her er langtidssykemeldinger sjelden kost.

Behov for effektive tiltak

- Når sykefraværet over lengre tid er på 7 prosent, mens målet er 4,9, vil jeg enkelt slå fast at noe må gjøres for å senke prosentandelen, sier Otterstad.

Blant momentene som ble løftet opp som interessante for sykefraværet, var alder, følelse av å få en rettferdig behandling, oppfølgingsutvalg, fagorganisasjonens rolle, HMS-rollen, vernetjenesten, og bedriftshelsetjenesten.

Møtet behandlet de enkelte momentene, og disse vurderingene vil føre fram til en rapport, som Otterstad vil legge til grunn i det videre arbeidet med å få ned sykefraværet i Jernbaneverket.

Løsninger

- Det er stor avstand fra "pukken" til administrasjonsledelsen. Jeg håper denne rapporten kan føre til at lederne i større grad blir klar over konsekvensene de enkelte vedtakene kan gi, og at enkeltvedtakene i stor grad kan innvirke på den enkeltes hverdag. Produksjonsleder Stein Ranøyen var blant møtedeltakerne som var svært opptatt av å finne løsninger på sykefraværet.

Arve Solbakken på Røros er også opptatt av at sykefravær nå settes under lupen;

- Dette er et kjempenyttig tiltak. Vi ute i distriktet føler at dere som ledere bryr dere, og det er ytterst positivt. – Dere må ikke la det bli med dette!

- Utfordringene ligger hos Region Nord. Den som har skoene på, vet hvor den gnager. Når det er sagt er det klar at Hovedkontoret som setter prinsippene også må være med i vurderingene videre, avslutter Hans Knut Otterstad.

Rørosbanen

Ved Rørosbanen var sykefraværet oppe i et snitt på nærmere 12 prosent i 1993. På det høyeste var fraværet på over 18 prosent. Ledelsen tok da tak i problemet og sykefraværet sank gradvis nedover, til det i slutten av 1998 var nesten i 0. Imidlertid har økningen vært eksplosiv igjen i inneværende år. I april var sykefraværet på nesten 14 prosent.

RUTEENDRINGER

FOTO: OLAV NORDLI

- Nye Nationaltheatret stasjon gir bedre punktlighet og gjør det mulig å kjøre langt flere tog gjennom Oslotunnelen, sier Nils Hansegård ved rutekontoret i Jernbaneverket.

To viktige datoer

22. august 1999 og 9. januar 2000 er to merkedager som vil innebære et stort løft for togtrafikken i Oslos nærområder. Den første er datoen for ruteendringene i samband med åpningen av Romeriksporten – den andre er dagen da kapasitetsøkningen ved Nationaltheatret stasjon legges inn i rutetidene.

AV OLAV NORDLI

- Åpningen av Romeriksporten øker kapasiteten for trafikken i korridoren mot Lillestrøm og Gardermoen, samtidig som reisetiden reduseres med 10-15 minutter for alle togtyper, sier rådgiver Nils Hansegård ved rutekontoret i Jernbaneverket.

Det blir økte frekvenser på flytogene, samt på InterCity-trafikken. Alle persontog unntatt lokaltoget mellom Oslo S og Lillestrøm kommer til å benytte Romeriksporten. Også lokaltoget mellom Eidsvoll og Kongsberg vil kjøre om Gardermoen, mens det opprettes en ny lokalpendel på strekningen Oslo S-Eidsvoll som kjører det gamle sporet via Groruddalen og Jessheim.

Selv om ibruktagelse og offisiell åpning av Nye Nationaltheatret skjer før jul, er det altså først ni dager inn i det nye året at rutetidene legges om slik at utvidelsen fra to til fire spor gjennom stasjonen utnyttes. Dette innebærer at teoretisk kapasitet gjennom Oslotunnelen umiddelbart øker med 50 prosent, forteller Hansegård.

- Dessuten vil åpningen av Nationaltheatret innebære større robusthet i kjøreopplegget og dermed en merkbar forbedring i punktligheten. Med dagens knappe kapasitet i tunnelen, har vi vært svært sårbare for forsinkelser, sier Hansegård.

Ikke avklart

Han forteller videre at det per i dag ikke er fastsatt hvordan den kapasitetsøkningen som Nye Nationaltheatret skaper, skal utnyttes. Blant mulighetene er at lokaltogene fra Gjøvikbanen og Østre linje på Østfoldbanen vil kunne snu på Skøyen i stedet for Oslo S, samt at den nye lokalpendelen til Eidsvoll via Jessheim også kan forlenges til Skøyen.

- Generelt er det i første rekke lokaltrafikken fra østlig banenett som vil nyte godt av Nye Nationaltheatret nå til å begynne med. Fordi kapasiteten på Drammenbanen vest for Skøyen på det nærmeste er oppbrukt, er det først når det planlagte dobbeltsporet mellom Skøyen og Asker også står ferdig at de togreisende vestfra i fullt monn vil høste fruktene av Nationaltheater-utbyggingen, sier Nils Hansegård.

Krever intern

Det skal være opp til det enkelte foretak å lage egne akseptkriterier, svarte senioringeniør Gunhild Halvorsrud i Statens Jernbanetilsyn, på tilhørerenes spørsmål om kvantifiserte krav til risikovurderinger fra myndighetene. Ingeniørtjenestens temakveld om risiko og pålitelighet trakk fulle hus sist i mai.

KAREN JOHANNE STRØMSTAD

Halvorsrud presenterte et utkast til forskrifter om krav til styring og oppfølging av forhold relevant for sikker trafikkavvikling på jernbanen. – Dokumentet presenterer ingen endringer, men utdyper eksisterende forskriftsverk, forteller Halvorsrud i en samtale med Kjøreveien få dager etter presentasjonen på Ingeniørtjenestens temakveld.

Risikoanalyse før endring

Et av de viktigste momentene i høringsforslaget er i følge Halvorsrud, at det foran enhver endring av rutiner eller systemer skal gjennomføres en sikkerhetsvurdering/risikoanalyse. I prinsippet skal ingen endring på noen måte redusere opprinnelig grad av sikkerhet.

– Dette innebærer nye oppgaver for jernbaneorganisasjonene, bekrefter Halvorsrud. Men hun avviser at dette vil gi merarbeid på sikt. Nye rutiner vil nettopp styrke sikkerhetsarbeidet og gi positiv gevinst, påpeker Halvorsrud. Hun har notert seg at Jernbaneverket allerede er i ferd med å bygge opp kompetanse innen risikoanalyse, og er enig i at det er viktig å både kjenne systemene og analyseverktøyet. – Men det er ikke nødvendigvis en forutsetning at det er samme person som innehar kunnskap på begge kompetanseområder. Her vil det også være fruktbart å jobbe i team, sier Halvorsrud.

Ingen papirøvelse

Jernbaneverket har vært flinke til å sette sikkerhet for de tekniske installasjonene på dagsorden, sier Halvorsrud. Men hun understreker samtidig at risikoanalysene slett ikke skal være en papirøvelse. – Det er vesentlig å få arbeidet ut på det

SIKKERHETSFORSKRIFT PÅ HØRING

kontroll av sikkerhetsforhold

FOTO: AXENTUM/KAREN JOHANNE STRØMSTAD

Gunhild Halvorsrudtror Jernbaneverket ser nytten i en systematisering av sikkerhetsrutinene. – Dette er ikke noe som skal gjøres for å tilfredsstille Jernbanetilsynet.

operative plan og hele tiden ta konsekvensene av analyseresultatene. Halvorsrud poengterer at det forventes at organisasjonene besitter den nødvendige kompetanse, metode og analyseerfaring for å gjennomføre eller veilede utførelse av sikkerhetsvurderingen. Hun tror Jernbaneverket ser nytten i en systematisering av sikkerhetsrutinene. – Dette er ikke noe som skal gjøres for å tilfredsstille Jernbanetilsynet. Vi overlater da også til det enkelte foretak å velge begrunnede metoder og standarder for analysearbeidet.

Et levende dokument

Møtedeltakerne på Ingeniørtjenestens temakveld reiste spørsmålet om ansvarsfordelingen mellom Jernbaneverket og operatøren når det gjelder sikkerhetsvurdering av hele togdriften. – Her er det viktig at partene tar vare på grensesnittet mellom Jernbaneverket og operatør, og at ingenting faller mellom to stoler, svarer Halvorsrud og viser til det hittil nære samarbeidet mellom lokførere og TXP'ere.

Sikkerhetstyringssystemet er den delen av internkontrollsystemet som skal sikre at trafikksikkerheten blir ivaretatt. – Dette må være er et levende dokument. Et dokument som aldri skal avsluttes, men som stadig må følges opp, understreker Halvorsrud. – Det er rett og slett en måte å samle og systematisere alle de opplysninger som ligger i foretakets mange dyktige hoder.

Risiko og pålitelighet

Ingeniørtjenestens temakveld om risiko og pålitelighet samlet mer enn 50 interesserte tilhørere fra Jernbaneverket, NSB BA, NSB Gardermobanen AS og Oslo Sporveier.

– Det virker som om dette er et tema som engasjerer og interesserer jernbanemiljøet om dagen, og vi på Ingeniørtjenesten synes det er spennende at det nå fokuseres mye på dette temaet, sier Tormod Helling, som var kveldens møteleder.

Han opplyser også at Ingeniørtjenesten nå aktivt skaffer seg kompetanse på dette feltet og nå har en kompetansegruppe innenfor risiko- og pålitelighetsanalyse på 7-8 medarbeidere. – Dette er ressurspersoner med høy jernbanekompetanse. De har dermed både den gode systemkompetansen som kreves, samtidig som de ha tilegnet seg kompetanse på analysemetodikken, poengterer Helling. Ingeniørtjenesten har allerede fått 2-3 prosjekter hvor risiko- og pålitelighetsanalyser inngår. – Vi tror vi kan være et godt alternativ til til eksterne leverandører på dette feltet, sier Helling på vegne av Ingeniørtjenesten.

Både professor Marvin Rausand ved NTNU og konsernsikkerhetssjef Helge Holtebekk i NSB BA presiserte i sine innlegg at gode kunnskaper om systemet eller produktet er vesentlig for å kunne gjennomføre risiko- og pålitelighetsanalyser. De sa også at analysene ikke kan erstatte det sikkerhetsarbeidet og den sikkerhetsfilosofien som gjelder på jernbanen i dag, men være et komplement til det. – Fortsatt er den sikkerhetstankegangen hos den enkelte som jobber med jernbane det viktigste, sa de to.

Statens Jernbanetilsyn ble opprettet i 1996 som en organisatorisk adskilt forvaltningsenhet underlagt Samferdselsdepartementet. Statens Jernbanetilsyn skal ivareta det offentliges interesser i tilknytning til sikkerhetsspørsmål ved anlegg og drift av private og offentlige jernbaner, herunder sporveier, tunnelbaner og forstadsbaner, til det beste for de reisende, banens personell og publikum i alminnelighet.

FOTO:NJÅL SVINGHEIM

Kongsvingerbanen har en meget god trase. Strekningen på bildet fikk nytt spor i fjor.

Jernbanetrafikken mellom Oslo og Stockholm og mellom Oslo og Gøteborg skal få et kraftig løft fra år 2001. På et seminar i regi av Norsk - Svensk Handelskammer i midten av mai ble det lagt fram konkrete planer fra NSB BA og SJ om satsing på krengetogtrafikk mellom disse byene. NSB og SJ skal sammen danne et selskap som skal stå for trafikken. Jernbaneverket i Norge og Banverket i Sverige skal sørge for at banene har tilstrekkelig standard til at togene Oslo - Stockholm kan kjøres på 4,5 timer og Oslo - Gøteborg på 3 timer og 20 minutter.

Raskere og o

AV NJÅL SVINGHEIM

For Jernbaneverket betyr denne satsingen på de to banene at det til sammen må investeres for nærmere 200 millioner kroner innen år 2001. Kongsvingerbanen har det største behovet der beregningene viser at 157 millioner kroner må til for å få en brukbar effekt av krengetogene, mens det på Østfoldbanen er behov for ca 40 millioner. Jernbanedirektør Magne Paulsen har allerede slått fast at Jernbaneverket skal greie å tilpasse de to banene for krengetogtrafikken innen sommeren 2001.

Oslo - Stockholm

Strekningen Oslo – Stockholm er 575 kilometer lang, hvorav banen på norsk side er 136 kilometer. Som også tidligere omtalt her i Kjøreveien er deler av Kongsvinger-banen nokså nedslitt. Banen har gamle 49 kilos skinner av dårlig kvalitet og også betongsvillene er gamle og må snart skiftes ut. Kontaktledningsanlegget er fornyet fra Åbogen like øst for Kongsvinger og fram til grensen, men på strekningen Lillestrøm – Åbogen er anlegget helt fra 1951 da banen ble elektrifisert. Kongsvingerbanen har en meget god trase og med de foreslåtte

FOTO:NJÅL SVINGHEIM

–Dagens togtilbud Oslo – Stockholm er mest å regne som et pliktløp for NSB BA, sier konsernsjef Osmund Ueland. Tog 55 på Kongsvinger i mai.

tere til Stockholm og Göteborg

investeringene vil lengre partier få topphastighet på 130 km/t. De tiltakene som er helt nødvendige innen år 2001 går ut på visse sporforbedringer, dynamisk bedring av dagens Kontaktledningsanlegg og sikring av enkelte planoverganger. I tillegg til at togene skal kjøre gjennom Romeriksporten vil dette være tilstrekkelig til at krengetogene kan oppnå en kjøretid til Stockholm på 4 timer og 36 minutter. På svensk side er banen rustet opp for 800 millioner kroner de siste årene og det er i dag en merkbar forbedring i standarden når togene krysser grensen på veg til Sverige. Mens det tidligere var slik at sporstandarden sank betraktelig ved grensen, er det nå omvendt. Värmlandsbanan og Västra Stambanan, som utgjør den svenske delen av strekningen, tåler hastigheter på 160 – 200 km/t over lange partier.

Oslo – Gøteborg – (København)

Strekningen er 349 kilometer lang. Her er investeringsbehovet for krengetogtrafikken på kort sikt beregnet til ca 110 millioner, fordelt på 40 millioner på Østfoldbanen og 70 millioner på svensk side. Dette er altså penger som kommer i tillegg til de ordinære rammen i Norsk jernbaneplan. Med disse tiltakene gjennomført blir reisetiden Oslo – Gøteborg 3 timer og 20 minutter i 2001. I Sverige pågår det store anleggsarbeider på Västkustbanan og det skal være mulig å kjøre Gøteborg – København på 3 timer og 15 minutter når Øresundsforbindelsen åpner. Dette åpner samtidig for betydelig raskere tog også på hele strekningen Oslo – København. Banverket i Sverige bygger også ut deler av strekningen nord for Gøteborg til dobbeltspor. Jernbaneforbindelsen Oslo – Gøteborg er 34 kilometer lengre enn vegforbindelsen (E6).

Hele strekningen

Til nå har det vært slik at NSB og SJ har sett på trafikken på hver side av grensen hver for seg. Når det nye selskapet er etablert skal hele banen ses på som én strekning. Dermed skal trafikken Oslo – Stockholm planlegges på samme måten som f.eks på Bergensbanen. NSB og SJ skal eie 50 % av det ny selskapet hver og hovedkontoret skal ligge i Gøteborg. I Oslo skal det etableres et avdelingskontor. Selskapene planlegger å kjøpe togmateriell for mellom 800 millioner og en milliard kroner. Togsettene skal være de samme som allerede er i trafikk i Sverige (X2) og de som kommer i trafikk i Norge i år (BM73). Målsettingen er videre å samordne trafikken i Norge og Sverige og å snu den negative trenden ved flere avganger og raskere og bedre tog. Administrerende direktør Osmund Ueland i NSB BA betegner dagens tilbud Oslo – Stockholm som et pliktløp. -Det skulle bare mangle om ikke våre to hovedsteder skulle ha et skikkelig togtilbud, sier Ueland. Hans svenske kollega, generaldirektør Daniel Johannesson i SJ, mener det rett og slett er dårlig butikk å ikke gjennomføre denne satsingen. Med de reisetidene som planlegges blir toget konkurransedyktig med flyet mellom Oslo og Gøteborg, det samme gjelder også langt på veg for Oslo – Stockholm. Mellom Gøteborg og Stockholm, hvor kjøretiden er tre timer, har toget nå har tatt en markedsandel på 60 %.

Jernbaneverket, Region Øst, kommer til å starte arbeidene på Kongsvingerbanen allerede nå i sommer. Dersom kontaktledningen skal kunne få en god nok standard på hele banen innen to år, må arbeidene igangsettes allerede nå.

Færre spor på Gol

Gol stasjon på Bergensbanen fikk i slutten av mai store endringer i sporarrangementet. Stasjonen hadde tidligere fem gjennomgående spor, mens den fra nå av bare har to. Et lengre buttspor med lasterampe og et kort buttspor med enderampe er beholdt i tillegg til kryssingssporet. Dermed blir det også færre spor å kjøre over for bilene på Gol planovergang der den tragiske ulykken skjedde i fjor høst.

AV NJÅL SVINGHEIM

De siste årene har en rekke stasjoner fått fjernet spor som ikke lenger er i bruk. Likevel er det fortsatt en rekke steder igjen med til dels kompliserte sporplaner som skriver seg fra tiden med mye lokal godstrafikk. Ved å fjerne slike spor oppnås både lavere vedlikeholdskostnader og et ryddigere stasjonsmiljø. Gol stasjon hadde tidligere mye lokal godstrafikk, blant annet var det en egen skiftetraktor stasjonert der. Selv om siste rest av godstrafikken forsvant i fjor vil det altså fortsatt være mulig å laste og losse godsvogner på stasjonen.

Arbeidene på Gol ble framskyndet av ulykken på Gol planovergang i fjor. Selv om halvbomanlegget fungerte som det skulle da ulykken skjedde, blir det nå foretatt noen endringer ved planovergangen for å bedre siktforholdene og korte ned på tiden det tar å passere planovergangen. Arbeidene med overgangen blir gjort i samråd med Gol kommune. Vegtrafikken over planovergangen på Gol har de siste årene økt på grunn av et motorsenter som har etablert seg i nærheten og som har adkomsten via denne planovergangen. Selv i tiden etter ulykken har biler flere blitt observert mens de kjører over overgangen mot rødt lys og mens bommene er nede.

FOTO:NJÅL SVINGHEIM

Faglig leder signal på Bergensbanen, Vidar Olsen er glad for enklere forhold ved Gol stasjon.

Gjennomgang

Til sammen har vi drøyt 70 planovergangen inne på stasjonsområder her i landet. Trafikksikkerhetsdirektør Ove Skovdahl forteller at det nå er satt i gang en kartlegging av forholdene ved disse planovergangene. Gjennomgangen gjøres i regi Ingeniørtjenesten og skal være fullført i løpet sommeren. -Målet er å kartlegge denne typen planoverganger som ofte har et annet trafikkmønster enn planovergangene på fri linje, sier Skovdahl. Enkelte steder kan det være aktuelt å gjennomføre tiltak for å optimalisere sikkerheten ved planovergangene på stasjonsområder.

FOTO:NJÅL SVINGHEIM

Store endringer i sporarrangementet på Gol

-Jernbanen e

1.juli er rett om hjørnet og dermed er skillet mellom NSB BA og Jernbaneverket fullstendig ved at ordningen med felles administrerende direktør og personfellesskap i styret opphører. Konsernsjef Osmund Ueland i NSB BA kan samtidig se tilbake på fire år som sjef for tidligere NSB Bane og Jernbaneverket. –Jeg kunne nok gjort mer med Jernbaneverkets organisasjon og vært mer synlig der, men jeg har ingen dårlig samvittighet for det som har skjedd med jernbanen i disse fire årene, sier Uelan[illegible] Han mener Jernbaneverket nå framstår som en vesentlig mer profesjonell organisasjon enn for bare få år siden. – Framover nå blir vedlikeholdet av jernbanenettet viktigere enn noe annet, mener konsernsjefen i NSB BA.

AV NJÅL SVINGHEIM

Osmund Ueland har aldri vært i tvil om at togene ligger hans hjerte nærmest. Derfor har han heller aldri seriøst vurdert Jernbaneverket som sin framtidige arbeidsplass når skillet mellom NSB BA og Jernbaneverket nå blir fullstendig.

–Likevel blir det fortsatt slik at vi i NSB BA må fortsette å kjempe for at Jernbaneverket skal få riktige bevilgninger til vedlikehold og utvikling av jernbanens infrastruktur, sier han. -1.juli blir en milepel i norsk jernbanehistorie, men datoen vil ikke bety dramatiske endringer fordi de samme aktørene fortsatt finnes. Jernbaneverkets styre, som for øvrig også opphører fra 1.juli, har godkjent og anbefalt "retningslinjer for samarbeidet mellom Jernbaneverket og NSB BA," som slår fast at operatør og infrastrukturforvalter er avhengige av felles suksess for å lykkes med sine oppgaver.

–Jeg ser fram til å samarbeide med den nye sjefen for Jernbaneverket, sier Ueland.

Jernbaneverket og "en ny tid for toget"

Ueland har ved flere anledninger brukt betegnelsen " en ny tid for toget," på det som nå skjer i NSB BA. Han mener Jernbaneverkets bidrag blir av stor betydning for å

UELAND VED SPORVEKSELEN:

på rett spor

oppnå målsettingene i dette begrepet.

–Gjennom systematisk vedlikehold for å sikre en sikker og punktlig drift, ved å øke kapasiteten gjennom å bygge flere kryssingsspor, utvikle stasjonene til helhetlige knutepunkter og å gjøre høyttalertjenesten mer profesjonell vil Jernbaneverket i stor grad sette rammebetingelsene for NSB BAs muligheter, sier Ueland. Han er opptatt av at når NSB nå gjør mye med selve togene, må også stasjonene framstå som moderne og funksjonelle og gi et skikkelig inntrykk. – Toget og jernbanen skal være skikkelig tvers igjennom, sier han. Andre nøkkelord for utviklingen av jernbanen mener Ueland er arbeidet med Nasjonal transportplan, å få med kommuner og fylkeskommuner i arbeidet med stasjons- og knutepunktsutvikling og å styrke dokumentasjonen av jernbanens mange sikkerhetsmessige og miljømessige fortrinn.

Sterk posisjon

NSBs toppsjef er ikke i tvil om at toget vil få en enda sterkere posisjon i markedet når de nye togene kommer i drift og alle NSB BAs tog framstår med helt nytt utseende om få år. Fortsatt er han krystallklar på at togets største konkurrent er privatbilen, men også de flyreisende skal gjennom NSB Signatur få et mer aktuelt alternativ til flyreisen. –Vi vil markedsføre toget som det mest tidsnyttige reisealternativet, sier Ueland. Han vil også klargjøre rollefordelingen mellom tog og buss. -Bussen er best der det ikke går skinner og vi ønsker en utvikling der bussene i større grad mater passasjerene inn til knutepunktstasjonene. NSB BA sliter fortsatt med for dårlig komfort og frekvens på lokaltogene og flere strekninger har opplevd sterk konkurranse fra parallelle ekspressbussruter. –Det har vært enkelt å slå toget når et nytt bussopplegg kan komme i gang på 5 måneder, mens toget trenger fem år på seg for å få nytt materiell på skinnene og nok togsett til å øke frekvensen, sier Ueland.

Vedlikehold, vedlikehold og vedlikehold

Osmund Ueland kommer stadig tilbake til viktigheten av at jernbanens kjørevei får tilstrekkelig vedlikehold til å sikre punktligheten i togtrafikken. Han er også klar på hva han ville gjort dersom han skulle fortsatt som sjef for Jernbaneverket.

–Jeg ville opprettet en egen sentral vedlikeholdsenhet med en egen vedlikeholdsdirektør, sier han. Han er fullt klar over at dette ikke ville blitt et særlig populært tiltak i regionene, men mener det ville gitt vedlikeholdet en enda mer sentral plass enn i dag. Han mener også Jernbaneverket må få ned driftskostnadene ved å se nærmere på hvilke ting etaten skal drive med selv og hvilke ting som kan kjøpes inn fra eksterne leverandører.

–Av Jernbaneverkets budsjett på om lag 3,5 milliarder gjøres det allerede nå innkjøp for 2 milliarder. Det er i stor grad en myte at ikke eksterne kan levere jernbanespesifikke varer og tjenester, mener Ueland. Han mener også at Jernbaneverket kan bli mer kundeorientert, og kunden er jo NSB BA, selv om også Jernbaneverket møter de togreisende direkte på stasjonene. Ueland tror ikke det går lang tid før Jernbaneverket får flere operatører på sporet, særlig på godssiden vil dette komme snart, tror han. For persontrafikkens del skal NSB BA bli så bra at vi skal være førstevalget også ved en eventuell framtidig anbudsutlysning av nærtrafikken, slår konsernsjefen fast.

Avslutningsvis sier Osmund Ueland at han har opplevd veldig mye positivt i forhold til Jernbaneverket og dets ansatte.

–Nå ser jeg fram til en god arbeidsfordeling oss i mellom for å gi jernbanen den sentrale plassen i norsk samferdsel som den fortjener, sier den avtroppende administrerende direktøren i Jernbaneverket.

FOTO: RONALD HOLMSTRØM

-JBV Utbygging tar sikte på å kunne fremme forslag til anleggsbevilgning og øvrige rammer rundt en mulig oppstart i 2002 slik Stortinget la til grunn ved behandlingen av NJP, sier utbyggingssjef JUDR, Ole Konttorp. Optimal byggetid vil være 4-5 år.

Samtidig som samferdselsministeren senker fartsgrensen på E18 gjennom Vestfold for å redusere antall trafikkulykker har Region Sør arbeidet med hovedplan for strekningen Farriseidet - Porsgrunn stasjon. Jernbaneverket Utbygging i Drammen starter nå arbeidet med detaljplan for prosjektet som vil redusere kjøretiden mellom Larvik og Porsgrunn til 11 minutter, 23 minutter mindre enn i dag!

Hovedplanen beskriver en 23,3 km enkeltsporet jernbane med to kryssingsspor på 900 meter. Totale prosjektkostnader er anslått til 1 900 millioner kroner. Dette gir en kost/nytte -faktor på 0,9 (inklusive mva).

Larvik - Porsgrunn 11 minutter

AV ØYSTEIN GRUE

Vestfoldbanen er landets mest trafikkerte intercitystrekning, og potensialet for trafikkøkning er stort. Banen har ligget i samme trasè og med nesten samme kurvatur som da den ble åpnet i 1881-82 fram til moderniseringen startet i dette 10-året. Moderniseringen har foregått parsellvis og utelukkende i Nordre Vestfold.

Parsell 12 starter ved Farriseidet nordvest for Larvik sentrum og ender rett utenfor stasjonsområdet i Porsgrunn.

Hovedplanen er et bestillingsdokument til videre planlegging og prosjektering av parsellen.

Finansiering av planlegging

I St.meld. nr. 39/Innst. S. 253 (1996-97) Norsk Jernbaneplan 1998-2007 er parsell 12 mellom Farriseidet og Porsgrunn (Eidangertunnelen) omtalt som aktuell for gjennomføring i planperioden 2002-2007. I forbindelse med behandlingen av Budsjett-innst. S nr. 13 (1997-98) uttalte Samferdselskomiteen at det er viktig at arbeidet med Eidangertunnelen videreføres slik at prosjektet kan tas opp til vurdering etter at første del av planperioden (1998-2001) i NJP 1998-2007 er over. I Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-99) forutsetter komiteen at det for 1999 er satt av tilstrekkelig med midler til planlegging av Eidangertunnelen.

JBV har for 1999 avsatt midler til å starte prosjektering.

- For å støtte opp under og være pådriver for rask prosjektering har man lokalt i Grenland vedtatt å stille til rådighet 10mill kr for JBV til prosjektering, forteller utbyggingssjef Ole Konttorp i Jernbaneverket Utbygging. Pengene er bevilget fra GreKoNi-fondet som er etablert med overskuddsmidler fra Skiensfjordens Kommunale Kraftselskap. Samferdselsdepartementet har nylig takket ja til tilbudet og bedt JBV etablere nødvendige avtaler.

- Prosjekteringen vil på dette grunnlag starte 2. halvår i år. Detaljplan og reguleringsplan vil pågå også i 2000 og 2001. JBV Utbygging tar sikte på å kunne fremme forslag til anleggsbevilgning og øvrige rammer rundt en mulig oppstart i 2002 slik Stortinget la til grunn ved behandlingen av NJP. Optimal byggetid vil være 4-5 år, sier Konttorp.

Anleggsmidler

Utbyggingssjefen fastslår at prosjektet vil kreve større midler per år enn det i dag avsettes til Vestfoldbanen. - Det er derfor i gang lokale grupper både i Vestfold og i Telemark som arbeider for å få etablert "finansieringspakker" som vil kunne støtte oppunder og delvis forskuttere de ordinære statlige bevilgninger. Det er grunn til å anta at det lokale engasjement blir svært viktig for å kunne finne fram til et opplegg for finansiering og anleggsstart.

PORSGRUNN STASJON:

Kart som viser ny trasè Farriseidet – Porsgrunn ihht. Hovedplan, ny E18 og eksisterende jernbanetrasè

Fylkesgrense
Eksisterende bane
Godsspor
Ferdigstilt E-18 i Telemark
Høyhastighetsbane
Eksisterende E-18 i Vestfold
Ny E-18 i Vestfold

Hovedplan-fakta Farriseidet – Porsgrunn:

- Dagens parsell er 35,5 km lang.
- Trafikken er i dag 395.000 passasjerer pr. år. (1996).
- Det går i dag 30 persontog på strekningen på en vanlig hverdag. Godstrafikken er liten. Det går ett godstog i hver retning på en vanlig hverdag.
- På grunn av dårlig geometri, og følgelig lav hastighet, bruker togene 34 minutter på strekningen Larvik-Porsgrunn.
- I Norsk Jernbaneplan 1998-2001 er parsell 12 prioritert etter parsellene 3,4, 5.1, og 7.1 på Vestfoldbanen. Parsell 2, Skogerparsellen, var ferdig bygget i 1995.
- Parsellen har redusert kurvestandard og hastighet <200 km/t både ved Farriseidet og inn mot Porsgrunn stasjon. Ambisjonen i arbeidet med hovedplan har vært at konvensjonelt materiell ellers skal kunne kjøre med hastighet på 200 km/t, krengetog med 250 km/t.
- Jernbanen planlegges bygget sammen med ny E18 over en strekning på 5 km. Det videre planarbeidet må utføres i samarbeide med Statens vegvesen Vestfold og Jernbaneverket Utbygging.
- Kapasitetsgrensen på dagens Vestfoldbane er 2 mill reisende /år. Kapasitetsgrensen vil sannsynligvis bli nådd ved Sande neste år. Antall reisende på strekningen Larvik-Porsgrunn vil da være 1 200 reisende/døgn.
- Utbyggingen av Vestfoldbanen vil gi 2000 ekstra passasjerer/døgn i år 2000, viser beregninger. Frem mot år 2010 er det beregnet en fordobling av trafikken.

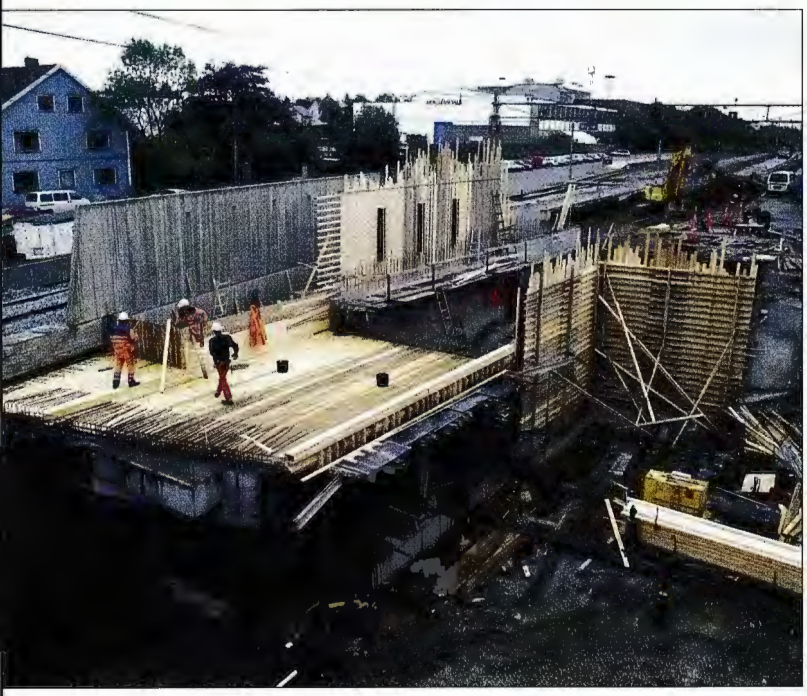


FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Betongarbeidet går for fullt på vestre del av den nye plattformen. Under den store horisontale forskalingen kommer den nye kulverten som bidrar til å skape en helhetlig akse gjennom Bryne.

Bryne har lenge vært delt i to av Jærbanen. Arne Garborgs vei er den eneste skikkelige åpningen i jernbanefyllingen. Kulverten gjennom stasjonen var så trang at det var stillestående kø av fotgjengere i rushtiden. Nå er den stengt for godt. På sensommeren blir den erstattet av en bred og innbydende kulvert.

Nye tider på Bryne

AV ANDERS HAAKONSEN

Behovet for fornyelse på Bryne har vært følbart lenge. Stasjonen var nedslitt, sikringsanlegget er fra 1957 og modent for utskifting, plattformen var for smal til å ta unna den økende trafikken på en tilfredsstillende måte, og det manglet rampe til plattformen - bare en bratt trapp gikk opp fra kulverten. Situasjonen var så uholdbar at det ble åpnet en planovergang spesielt for barnevogntrillere og rullestolbrukere.

Gravemaskinen i jorden

Høsten 1997 skulle den etterlengtede ombyggingen komme i gang, men prosjektet ble da stoppet i siste liten. I desember i fjor ble endelig gravemaskinen stukket i jorden. Senest 3. september skal en ny og publikumsvennlig stasjon stå ferdig. 52,5 millioner kroner er den beregnet til å koste.

Store ombygginger av stasjoner som ligger midt i sentrumsbebyggelse er vanligvis ikke noen enkel affære. Det er det heller ikke på Bryne. Punktligheten på Jærbanen er høy, og hvis den ikke skulle bli skadelidende av ombyggingen, måtte kryssingsmuligheten være intakt i hele anleggsperioden.

Før ombyggingen startet var bare plattformen mellom spor 2 og 3 i bruk. Spor 1 ble stort sett brukt av godstog og arbeidstog, og plattformen mot dette sporet var stengt. I desember i fjor ble plattformen gjenåpnet for trafikk i retning Egersund, mens trafikken i retning Stavanger ble flyttet over til spor 2. Deretter ble plattformen delt på langs av en spuntvegg, slik at man kunne grave ut masser og gjøre ferdig betongkonstruksjonene på østre del av stasjonen.

Støyende spunting

Å få spunten på plass viste seg å være lettere sagt enn gjort. Massene var så harde at spuntriggen ikke klarte å presse dem til siden. For å få spunten ned, måtte en gravemaskin stå ved siden av og grave ut massene fortløpende.

Støy var et annet problem. Spuntriggen sto så nær kontaktdningen for spor 2 at man ikke kunne arbeide mens strømmen sto på. Med den tette trafikken på Jærbanen var det bare mulig å slå av kjørestrømmen om natten. Det betydde at spuntriggen begynte å bråke omtrent samtidig som folk skulle legge seg. Heldigvis rommer de fleste bygningene i nærheten bedrifter og forretninger som ikke er i bruk om natten. Noen naboer ble likevel berørt.

- Vi fikk grønt lys til å innkvartere dem på hotell, men muligheten ble ikke brukt, sier anleggsleder Johnny Kristiansen i Region Sør. - Vi valgte i stedet å ta et opphold i spuntingen, slik at naboene fikk mulighet til å ta seg inn. Vi er svært fornøyd med den forståelse de har vist under anleggstiden, sier Kristiansen.

FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Forholdene for passasjerene er temmelig kummerlige så lenge ombyggingen pågår, men jærbuene er et tålmodig folk som ikke klager.

FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Tre sentrale personer i ombyggingsarbeidet. Fra venstre anleggsleder Johnny Kristiansen, Region Sør, bas Asbjørn Haugstad, A/S Betong og byggeleder Kåre Njærheim BNO Rådgivende ingeniører. (Foto: Anders Haakonsen)

Fristende planovergang

Ombyggingen har også ført til ulemper for passasjerene. Østre halvdel av den gamle, smale kulverten ble stengt i desember, og passasjerer som kom østfra, måtte ta Arne Garborgs vei for å komme til stasjonen, en ikke helt uvesentlig omvei. Den siste biten opp til plattformen var heller ikke enkel å forsere. Spuntveggen delte trappen på langs, og den delen som ble igjen til passasjerene, var så smal at det ikke var plass til to i bredden.

Et annet problem var planovergangen. Før ombyggingen kom i gang, lå den slik til at den bare ble brukt av dem som ikke kunne gå i trapp. Etter anleggsstart måtte den flyttes slik at den ble fristende for alle. Det krevde ekstra årvåkenhet av vaktmannskapene.

24. april var betongarbeidet på østre del av stasjonen ferdig. Entreprenørens folk gikk løs på den vestre delen, og det meste av togtrafikken ble flyttet over på spor 3. Men behovet for kryssingsmulighet var der fortsatt. Det ble ivaretatt av et gammelt buttspor som ikke hadde vært i bruk på mange år. En midlertidig sporveksel ble lagt inn slik at buttsporet kan brukes til gjennomkjøring, og en midlertidig plattform ble snekret sammen for å slippe folk av og på toget.

Slutt på smal trapp

I denne fasen er det folk som holder til vest for banen som må gå omveien om Arne Garborgs vei. De slipper å ta seg opp smale trapper på vei til plattformen, men til gjengjeld må de ofte krysse sporet i plan i ikke altfor oversiktlige omgivelser. Plattformen er heller ikke særlig innbydende foreløpig. Bare en smal stripe av den er tilgjengelig for passasjerene i den nåværende fasen. Situasjonen krever høy grad av oppmerksomhet både av lokførere og den midlertidige txp´en som legger sporvekselen og gir togene signal.

Jærbuer som har slitt med vanskelige forhold på Bryne stasjon i et halvt år, kan trøste seg med at lyset i enden av tunnelen begynner å bli synlig. Standardhevingen på stasjonen blir vesentlig. Når ombyggingen er ferdig, blir det bare to spor gjennom stasjonen. Arealet som frigjøres, brukes til å utvide plattformen. Tidligere var den 6,5 meter bred - nå blir den 11 meter på det bredeste. Lengden blir 280 meter. Fra plattformen skal det gå både rampe og trapp ned til kulverten. Et tretak på stålsøyler skal dekke rampen, trappen og deler av plattformen. Betongflatene blir atskillig mer innbydende enn de var før. De blir dels belagt med skifer og dels lasert.

Arealet øst for stasjonen blir også opparbeidet. Det tidligere buttsporet blir fjernet og parkeringskapasiteten blir økt til 120 biler. Dessuten blir det god plass til å parkere Jærens populære transportmiddel, sykkelen.

Ingen forsinkelser, ingen overskridelser

Forsinkelser og overskridelser har ikke vært uvanlig på prosjekter av denne størrelsen, men på Bryne har man sluppet det.

- Hele prosjektet har gått veldig bra. Klarer vi å holde stilen helt til slutt, så skal vi være godt fornøyd, sier anleggsleder Johnny Kristiansen. Han vil berømme alle impliserte for bra innsats. Spesielt fornøyd er han med at det har vært mulig å opprettholde den høye punktligheten på Jærbanen i anleggstiden. - Vi la stor vekt på at alle skulle være klar over hvor viktig det var at togene kan gå i rute, og at publikum har god adgang til dem, sier Kristiansen.

Nye Bryne stasjon er tegnet av Wegar Vaarå på NSBs arkitektkontor. BNO Rådgivende ingeniører har prosjektert det bygningstekniske og har også byggeledelsen for dette arbeidet. A/S Betong fra Sandnes har utført entreprenørarbeidet med Risa fra Nærbø i underentreprise for gravearbeid. Jernbaneverket Region Sør, ved produksjonsavdelingen på Bryne utfører det jernbanetekniske arbeidet. AD Tranz leverer sikringsanlegget, som er av type Ebilock 950.

Entreprenørarbeidet på stasjonen koster 14,5 millioner kroner, mens spor, KL og sikringsanlegg kommer på 27,5 mill. De øvrige 10,5 millionene går til planlegging, prosjektering, vakthold o. l. Alle priser er i 1999-kroner. Jernbaneverket dekker alt med unntak av 900 000 kroner som Time kommune bidrar med.

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Banesjef Terje Johansen har ansvaret for vår nordligste bane som også uten sammenlikning har den tyngste trafikken.

Både maln og dagligv med Ofotb

De fleste forbinder Ofotbanen med tunge malmtog på veg fra Kiruna for å levere jernmalmen til utskiping i Narvik. Men Ofotbanen har i de siste årene også fått stadig større betydning som en rask forbindelse fra Sør – Norge til Nord – Norge gjennom Sverige. ARE –togene, eller Arctic Rail Express, har gjort Narvik til et viktig knutepunkt for dagligvarer til det nordlige Nord - Norge, og etter hvert også for forsendelse av fisk sørover.

–Likevel blir malmtrafikken fortsatt størst og viktigst for Ofotbanen også i årene som kommer, sier banesjef Terje Johansen på Ofotbanen.

AV NJÅL SVINGHEIM

Ofotbanen er vår nordligste jernbanestrekning og den har bare forbindelse med resten av det norske jernbanenettet via Sverige. Malmtrafikken fra Kiruna har i alle år siden banen ble åpnet i 1902 vært både grunnen til å holde banen i drift og også en meget sikker inntektskilde for NSB og staten.

Midt på 1990-tallet fikk det svenske selskapet MTAB og dets norske datterselskap MTAS (Malmtrafikk AS) trafikkeringsrett på Ofotbanen. Dermed ble banen også den første her i landet med en privat operatør. Årlig blir det fraktet om lag 15 millioner tonn malm på Ofotbanen, og malmtrafikken er selvsagt suverent størst og viktigst for banen.

-Gruveselskapet LKAB og MTAS opptrer veldig profesjonelt og ryddig, sier banesjefen. I løpet av sommeren legges siste hånd på arbeidet med en hovedplan for å forsterke Ofotbanen til å tåle hele 30 tonns akseltrykk. Kjøreveien kommer tilbake med mer stoff om dette prosjektet i et senere nummer.

Malmtog på veg nedover Norddalen på Ofotbanen.

På 90-tallet kom også ARE-togene i gang. Togene kjører fra Alnabru i Oslo og gjennom Sverige til Narvik på 27 timer, noe som gir en meget rask fremføringstid for ferskvarer i begge retninger. Suksessen med disse togene har blitt så stor at det iblant må kjøres to ARE tog i døgnet for dekke etterspørselen. Nå er planene for et nytt tog som skal gå direkte mellom Narvik og Kontinentet (ARE2) snart klare, og det legges også planer for direkte godstog til Finland og Russland. Også persontrafikken har hatt en viss økning det siste året etter at det ble satt inn direkte tog mellom Narvik og Stockholm med to tog i hver retning i døgnet. Banesjef Terje Johansen definerer derfor sin hovedutfordring på Ofotbanen slik: - Å sørge for en utvikling av Ofotbanen som svarer til forventningene både hos de forskjellige operatørene og hos næringslivet.

-Bevisstheten rundt Ofotbanen har blitt mye større også i resten av Nord – Norge etter at ARE-togene kom i gang, sier Johansen. Nå er det jo faktisk slik at folk i stor grad får sine dagligvarer med banen. Flere store dagligvaregrossister har etablert seg på ARE –terminalen i Narvik med distribusjonslagre for Nord – Norge. Her blir containerene med varer lastet om på bil for videre distribusjon til bestemmelsesstedet. Tidligere gikk det meste av disse varene på bil hele veien fra Sør-Norge. Nå i juni ble det også klart at Ofotbanen får flere persontog neste år. Et privat selskap skal ta over persontrafikken i Nord – Sverige og har allerede varslet at lokaltoget "Karven" mellom Kiruna og Narvik kommer tilbake.

Selv de lange malmtogene blir små i den mektige naturen langs Ofotbanen.

FOTO: ROAR G. NILSSON

arer

anen

Selskapet Svenska Tågkompaniet AB eies av tre tidligere SJ-sjefer og kommer til fortsette med direktetogene Narvik – Stockholm.

- De tekniske anleggene på Ofotbanen er nå i stor grad modne for utskifting, forteller Johansen. Den teknisk-økonomiske levealderen er allerede overskredet for flere anlegg og det begynner blant annet å bli vanskelig å skaffe deler til dem. Nå kommer det blant annet nytt fiberkabelanlegg langs banen som kan erstatte mye gammelt utstyr, forteller han.

Fakta omOfotbanen :

Banen ble påbegynt av det engelske selskapet "The Northern of Europe Railway Co.Ltd" i 1884. Dette selskapet hadde konsesjon på jernbaneanlegget Narvik – Luleå og på gruvedriften i Nord - Sverige. Selskapet gikk konkurs i 1889 mens banen fortsatt ikke var ferdig på norsk side. I 1898 kom anlegget i gang igjen, nå i regi av staten. Ofotbanen åpnet som statsbane i 1902. Kvaliteten på banen har gradvis blitt forbedret. Den siste økningen fra 18 til 25 tonns aksellast ble gjennomført i 1965. Da ble det lagt tyngre skinner og innført kortere avstand mellom svillene.

Ofotbanen har baneprioritet 1 og har landets tyngste tog. Malmtogene på banen kjøres i regi av det svenske selskapet MTAB (Malmtrafikk AB), og dets norske datterselskap MTAS. MTAB og MTAS skal anskaffe nye lokomotiver og vogner til malmtrafikken de nærmeste årene og dette har aktualisert innføringen av 30 tonns akseltrykk på Ofotbanen. Hele strekningen fra Narvik til Luleå er 475 kilometer. Fra Narvik til Riksgrânsen er det 42 kilometer. Hovedstrekningen for malmtogene til Narvik("nordre omløp") er om lag 170 kilometer lang. Enkelte malmtog kommer også fra Gållivare, men det meste av malmen derfra skipes ut over Luleå.

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Ofotbanen ligger for det meste på en hylle i fjellsiden ut mot fjorden.

I fjor måtte Jernbaneverket avlyse arbeidet med å montere to kulverter (vegunderganger) ved Heskestad og Helleland på Sørlandsbanen. Men helgen 29. og 30. mai ble jobben gjort – og det helt etter planen.

FORNØYD: Karl Ivar Urdal kunne fornøyd konstatere at arbeidet med å montere to nye kulverter på Heskestad og Helleland forløp uten problemer. – Men det er alltid knyttet en viss spenning til slike prosjekter, sier han.

Full klaff i andre forsøk

AV SINDRE ÅNONSEN

Kulvertene på Heskestad og Helleland erstattet henholdsvis en planovergang og en gammel undergang med smal passasje. Den siste kulverten ble montert for å bedre fremkommeligheten blant annet for melkebilen som går i skytteltrafikk mellom gårdene i området. I tillegg skal Jernbaneverket fjerne en planovergang nær den nye kulverten. Arbeidet skulle egentlig vært gjennomført i november i fjor, men store nedbørsmengder gjorde at man valgte å utsette prosjektet. Dette hadde sammenheng med at entreprenøren begge steder måtte demme opp for bekker som rant gjennom anleggsområdet. Store nedbørsmengder kunne ført til en oversvømmelse. Jernbaneverket vurderte å gjøre ett nytt forsøk før jul. Av frykt for at nedbør igjen ville forkludre planene, ble prosjektet likevel utsatt. Men klokken halv sju lørdag morgen den 29. mai kunne arbeidet sette i gang. Og på plass fra Jernbaneverket Region Sør var prosjektleder Karl Ivar Urdal.

Mye masse

Før gravingen startet ble kablene sikret, og maskinene kunne begynne det møysommelige arbeidet med å grave seg gjennom Sørlandsbanen. Riktig spektakulært så det ut, når henholdsvis 1900 og 1500 kubikk masse ble gravd opp på de to anleggsstedene. Det var kulverten på Heskestad det knyttet seg mest spenning til. Der regnet man med å treffe fjell, hvilket også skjedde.

-Rundt 2-300 kubikk av massen vi fjernet var fjell, forteller Urdal som på forhånd var spent på om man klarte å verne ledninger og kabler under sprengningsarbeidet.

Marginene var små, men det hele forløp uten problemer. Likevel innrømmer Urdal at det alltid er knyttet en viss spenning til slike prosjekter. -Teoretisk sett er det mye som kan gå galt, og selv om vi forbereder oss så godt som mulig finnes det forhold vi ikke rår over. Vær og naturkrefter er det lite vi kan gjøre noe med.

Men da byggearbeidet omsider kom i gang klaffet alt, og kulvertene var ferdig montert søndag kveld – fire timer før den planlagte fristen utløp. Og Urdal kunne sammen med ansvarlige i AS Betong og Berthelsen & Garpestad puste lettet ut etter en intensiv helg.

-Dette var skikkelig blink, konkluderer Urdal, og understreker at samarbeidet med entreprenøren har fungert bra både i forkant av og under gjennomføringen av prosjektet.

Krengetoget kommer

Arbeidet med å fjerne planoverganger er ett av flere tiltak for å rydde vei for krengetogene som skal trafikkere Sørlandsbanen fra høsten av. I alt skal 265 av 400 planoverganger bort innen utløpet av 2001. Prosjektet har en kostnadsramme på 160 millioner kroner. Men ikke alle planovergangene erstattes med kulverter. -Nei, ved en del tilfeller kommer vi frem til andre løsninger. Noen ganger er det snakk om økonomisk kompensasjon for å benytte annen vei. Og fra tid til annen anlegger vi ny vei parallelt med jernbanen som knyttes opp mot eksisterende veier, opplyser Urdal.

Men før krengetogene melder sin ankomst, skal det monteres fire nye kulverter på Sørlandsbanen. To på strekningen mellom Bø i Telemark og Lunde, en på Darbu, og en ved Vatnstrøm nord for Kristiansand.

2000 KUBIKK: Nærmere to tusen kubikk masse ble fjernet under arbeidet med kulverten på Heskestad.

DELT I TO: Sørlandsbanen er delt i to, og det gjøres klart for sprengningsarbeid på Heskestad.

Kulverten ved Heskestad er på plass og arbeidet med banefylling og sporleggeing kan starte.

FOTO: KARL IVAR URDAL

Problemstrekninger utbedres

FOTO: LONE CHRISTENSEN

Sikkerhetsmann Tom Sletmoen og innleid hjelp fra Sverige Reinar Stork legger siste sveis på Jaren stasjons sporveksel.

Gjøvikbanen får nå hardt tiltrengt og nødvendig vedlikehold. I løpet av sommeren skal strekningen Gran – Lunner få ny skinnegang for 10 millioner kroner. Totalt er det planlagt vedlikeholdsarbeider for 17 millioner kroner på Gjøvikbanen i år. Dette fjerner problemstrekningene, men er ikke nok til å opprettholde standarden.

AV KJELL BAKKEN

- På enkelte strekninger har vi hatt store problemer med sporutvidelser. For å ivareta sikkerheten har vi blant annet skiftet skinner, forsterket festene og montert strekkbolter på de dårligste strekningene. Samtidig har vi kjørt målevogn på banen hver 14. dag siden i fjor høst for å være ajour med banens tilstand til enhver tid. På de mest kritiske stedene er hastigheten redusert, sier banesjef Erik Gulliksrud til Kjøreveien.

Slitasjegrenser

Problemstrekningen mellom Gran og Lunner skal i ukene som kommer få nye sviller og skinner for 10 millioner kroner. I tillegg skal det skiftes 2000 meter skinner fordelt på sju delstrekninger mellom Grefsen og Roa. På disse delstrekningene er slitasjegrensene overskredet. I tillegg vil det bli lagt ned rundt 3700 nye sviller på fem delstrekninger. Resten av vedlikeholdsmidlene går til kontroll, justering og utskifting av drivmaskiner, utskifting av signalkabel og lignende.

Pressefokus

- Jeg er glad for at vi kommer i gang med utbedring av de dårligste partiene av Gjøvikbanen. Pressen i Oppland har satt fokus på forholdene på Gjøvikbanen, blant annet ved å hevde at den var farlig å kjøre på. Vi har med de midlertidige tiltakene ivaretatt sikkerheten på en god måte, men driftsutgiftene blir høye når man blant annet må kjøre målevogn hver 14. dag. I tillegg er det ikke gunstig at det må kjøres med redusert hastighet på en bane som har så stor persontrafikk, sier Gulliksrud.

Stram prioritering

- Da alarmen gikk om sporets tilstand på Gjøvikbanen måtte vi nøkternt vurdere våre prioriteringer. Blant annet måtte vi fravike JBVs overordnede vedlikeholdsstrategi om tung banevis satsing til fordel for spredt, målrettet innsats. Vi finansierte disse tiltakene ved å trekke inn midler fra allerede planlagte og delvis oppstartede, men sikkerhetsmessig sett mindre viktige prosjekter. De medarbeidere som har ansvar for Gjøvikbanen i Forvaltning og Produksjon skal ha ros for å ha brukt ressursene slik at man samlet har opprettholdt akseptabel sikkerhet i togfremføringen samtidig med at punktligheten på strekningen ikke har blitt nevneverdig påvirket, sier banesjef Gulliksrud.

Stort behov

Fornyelsesbehovet på Gjøvikbanen er stort. – For å opprettholde dagens standard på banen burde vi brukt 35 millioner kroner i år. Innenfor årets budsjettrammer er det ikke mulig å holde et slikt nivå. Skal standarden opprettholdes må vedlikeholdsrammene økes betydelig i årene fremover, sier Gulliksrud. Han viser til at innenfor Norsk jernbaneplan 1998 – 2001 er det lagt en ramme på 70 millioner kroner til vedlikehold på Gjøvikbanen. Halvveis i denne perioden er det brukt 21 millioner av denne rammen. Det viser at etterslepet på vedlikeholdet er blitt betydelig.

Nytt kontaktledningsanlegg

Innenfor neste planperiode for 2001 – 2007 er det lagt opp til en vedlikeholdsramme på 184 millioner kroner til blant annet tele, sporforbedringer og sikringsanlegg. På investeringssiden er det for inneværende planperiode vurdert full utskifting av KL-anlegget til 220 millioner kroner, men dette prosjektet er ikke prioritert i planen. Imidlertid er en ny matestasjon for strøm på Gjøvik til 30 millioner kroner prioritert, men ennå ikke bevilget. Strømforsyningen på øvre del av Gjøvikbanen er så dårlig at ny matestasjon er høyst påkrevet.

GRATULERTE: Togdriftsleder Sten Thore Opseth(t.v.) og lokinspektør Tor A. Thoresen (t.h.) gratulerte Helge Asbjørn Knive(67) med godt utført arbeid for NSB og Jernbaneverket i snart 51 år.

Slutter etter 51 år

1.juni trådte Helge Asbjørn Knive(67) inn i pensjonistenes rekker etter snart 51 år i Jernbaneverket og NSB. Og det er en aktet medarbeider som nå skal i gang med sitt nye liv.

AV SINDRE ÅNONSEN

Mange kollegaer hadde møtt frem i den gamle stasjonsbygningen i Drammen for å gratulere Knive med god innsats gjennom mange år. Lovord som "alltid like blid", "kunnskapsrik" og "utrolig samarbeidsvillig" ble sjenerøst delt ut. Med andre ord: Det var ikke mulig å få en bedre attest. Hovedpersonen selv lyttet stille til hva som ble sagt, takket for oppmerksomheten og kunne bare kvittere med at han hadde hatt flotte år ved jernbanen. Og togdriftsleder Sten Thore Opseth fulgte opp med å opplyse at han aldri hadde sett en lengre liste med gratulanter. Over 30 år ved Drammen stasjon, de siste 12 årene som 1. konsulent ved operativt rutekontor, har gjort ham godt kjent i miljøet.

Begynte som bud

Knive er vokst opp på Øvre Eiker, og i likhet med mange andre startet ham sitt yrkesliv i NSB som bud. Det var på Drammen stasjon. Siden den gang har han hatt flere forskjellige ansvarsområder. Han tok etter hvert Jernbaneskolen, ble telegrafist, fullmektig, sekretær og inspektør. Han har blant annet jobbet ved Rødberg stasjon på Numedalsbanen, ved Tinnoset og Notodden stasjon.

- Det var spesielt å jobbe på Tinnoset hvor det var togferje. Hydros virksomhet bidro til en voldsom aktivitet på banen, forteller Knive.

Ellers har han også gode minner fra arbeidet i Hovedstyret i Oslo, hvor han redigerte rutebøker og utvekslet ruteinformasjon med andre land. Erfaringen har gitt ham full oversikt over rutenettet i Norge.

- Jeg tror nok jeg vet hvor de fleste stasjonene ligger, smiler han.

Knive forteller ellers at valget av arbeidsplass kom naturlig.

- Det var trygt og sikkert. Dessuten var det lite yrkesveiledning på skolen da jeg gikk ut i arbeidslivet, forteller han.

Litt vemodig synes han det er å slutte, men i sin takketale til de fremmøtte uttrykte han håp om at etterfølgeren fikk like trivelige arbeidsdager som han selv.

Trenger en forvaltningsbedrift

Selv om Knive i alle år har samarbeidet godt med de forskjellige avdelingene i NSB både før og etter Jernbaneverkets tilblivelse, mener han det var riktig at bedriftene skilte lag.

- Det virker naturlig. Vi kan trekke paralleller til vei- og flytrafikken. Det blir sikkert flere operatører. Og da må vi ha en nøytral forvaltning. Det sier seg selv, slår han fast.

Knive er optimistisk med tanke på jernbanens fremtid. Han mener problemene biltrafikken forårsaker gir toget muligheter.

- Dessuten har Gardermobanen hatt en god effekt, og nå kommer krengetogene. Jo, jeg er absolutt optimist, konkluderer han.

Selv har Knive benyttet jernbanen både i forbindelse med arbeid og fritid. Han har blant annet vært på togferie både i Italia og Østerrike. Og noen turer blir fremover også, lover 67-åringen.

- Jeg har jo ikke bil, tilføyer han.

Og selv om ferieplanene ikke er klare ennå, regner han med at det blir en tur på fjellet. I over 20 år har han lagt turen til Golsfjellet. Der trives friluftsentusiasten som fisken i vannet. Uansett regner ikke pensjonisten med å bli arbeidsledig med det første. Til Kjøreveien forteller Knive at han planlegger å gi seg i kast med slektsgranskning.

- I tillegg samler jeg på frimerker, sier han.

Og denne sommeren skal Knive male huset. Det blir med andre ord ikke rolige dager i lenestolen i tiden som kommer.

BRUKERSTØTTESENTERET

I fjerde etasje på Økern i Oslo skuer de ikke utover byen. De skuer inn i dataskjermene. Med telefonpropper i ørene og hendene på tastaturet sitter seks medarbeidere beredt til å svare på henvendelsene fra de 1400 medarbeiderne i Jernbaneverket som har fått oppgradert datamaskinen.

Bare spør

FOTO: AXENTYM/KAREN JOHANNE STRØMSTAD

BARE SPØR: Telefonene kimer stadig på ARK Nettsenters driftssenter. De hjelper når Jernbaneverkets medarbeidere har dataspørsmål. Her er brukerstøttegjengen samlet i en kort pause. Bak (fv): Ingeborg Moestue og Åsmund Realfsen. Foran (fv) Olav Grøholt, Hans Jacob Kunz Brun og Petter Gjerpe

KAREN JOHANNE STRØMSTAD

I april mottok de over 2800 henvendelser og løste alle de 713 registrerte problemene. De fleste innen 24 timer. – Målet er å ta 95 prosent av alle telefoner innen 30 sekunder og løse 95 prosent av alle problemer innen et døgn, sier leder Åsmund Realfsen. I likhet med sine medarbeidere er han særdeles tålmodig og alltid klar for å hjelpe kunder som står fast.

Ingen dumme spørsmål

Olav Grøholt har jobbet på bruker-støttesenteret i fem måneder og var med da NT migreringen var et pilotprosjekt i Jernbaneverket. Han trives godt i samtaler med kundene og vet at nettopp det å få til en god dialog med kundene er avgjørende for å kunne løse problemene. Da Kjøreveien var på besøk, hadde han nettopp kommet velberget gjennom seks henvendelser på 10 minutter. – Det gikk rimelig bra og alle fikk hjelp. Grøholt lar seg ikke stresse av telefonrush, men blir kanskje litt frustrert om han ikke får hjulpet alle med en gang.

– Klart vi skjønner at det er veldig frustrerende når kundene ikke får gjort jobben sin fordi datamaskinen streiker, sier Realfsen. Han avviser at det er noe som heter dumme spørsmål, og understreker at det er bedre å ringe med en gang – enn å sitte å gruble foran maskinen i 10 minutter. Ingen skal kvie seg for å ringe 8383 når noe er feil, sier Realfsen og vil gjerne minne om at de er å treffe på telefon hver dag mellom 7 og 17.

Morgenrush

Brukerstøttesenteret besvarer alle spørsmål fortløpende, enten pr telefon, faks eller epost. Problemer som ikke kan tas på strak arm overlates til driftsstøttesenteret. – Vi gir oss ikke før vi har en løsning, og henter av og til hjelp utenfra, forteller Hans Jacob Kunz Brun. Selv om antall programmer er redusert betraktelig, er det fortsatt rundt 150 forskjellige programmer – med ganske mange ulike problemstillinger som kan dukke opp. – Vi finner ut av det meste smiler Kunz Brun før han dukker ned i neste telefonsamtale.

Statistikken viser at de fleste spørsmålene kommer rundt klokken 9 om morgenen og klokken 14 om ettermiddagen.

Vanlige spørsmål

– De vanligste spørsmålene dreier seg om bruk av passord. Ofte med en grei løsning som å huske å ta av capslock før ordet tastes inn slik at små og store bokstaver blir riktig plassert. Der flere bruker samme maskin gjelder det å sjekke at brukernavnet og passordet stemmer overens, forteller Realfsen. Rundt åtte prosent av spørsmålene dreier seg om brukertilgang. 1 av 10 spørsmål dreier seg om programmet Outlook. – Kanskje ikke så rart siden det her er samlet tjenester som tidligere var fordelt over flere programmer. Outlook brukes mye av mange i løpet av dagen.

Realfsen har kontakt med opplæringsavdelingen og oppdaterer kursholderne i hva som er de vanligste spørsmålene slik at de kan gjennomgås på kurset. Han henviser også til brukerstøttesiden på intranett der brukerne blant annet kan hente ned en håndbok for PC-brukere. – Men, sier Realfsen igjen, – det er ingen grunn til å kvie seg for å ringe oss. Vi er her for å hjelpe når PC'en ikke virker som den skal – eller når noen har spørsmål om hvordan programmene fungerer. Bare spør oss.

BRANNEN PÅ TOMTEKAIA

FOTO: ALONE CHRISTENSEN

-Siste tone smeltet i brannen, sier Egil Kjelbrott(f.v.), Geir Røer, Inger Hilde Moløkken, Åge Andreassen, Fillip Grønli og Sverre Kjensmo.

Musikken opp i flammer

Jernbanemusikken mistet store verdier under brannen på Tomtekaia. Uerstattelige noter og instrumenter ble flammenes melodi.

AV LONE CHRISTENSEN

I det som er tilbake av Tomtekaia møter Kjøreveien representanter for Jernbanemusikken i Oslo. På tross av tapet er det ikke noe å si på humøret. Solen skinner, og ildsjeler som brenner for musikken har allerede hatt tre spilleoppdrag siden brannen.

FOTO: LONE CHRISTENSEN

Æresmedlem Fillip Grønli foran siste rest av øvings- og lagerlokalet på Tomtekaia.

Uerstattelige noter

-Vi har mistet verdier for over en million kroner, og i tillegg er vi underforsikret, sier æresmedlem Egil Kjelbrott. Det meste av slagverksutstyret gikk opp i flammer. Vi hadde 12 skyvedørsskap med noter bl.a. til 380 marsjer. En del av dem er håndskrevne fra 1937. Pengene betyr ikke så mye, men tenk på alt det arbeidet som ligger bak det notearkivet, legger Kjelbrott til.

I det røyken begynte å bre seg på Tomtekaia 6. mai i år, fikk tre medlemmer kastet seg rundt og reddet tre faner og noen instrumenter. Brannen spredte seg raskt, og Jernbanemusikkens ivrige redningsmenn ble nektet adgang til bygningen. Lagerbygningen på Tomtekaia huset også Jernbanemusikkens historie som startet opp i 1937.

Mangler øvingslokale

Æresmedlem Fillip Grønli er opprørt over Jernbanemusikkens øvingsmuligheter. -Vi har lenge manglet øvingslokale. Nå holder vi til på Grorud verksted hvis ingen andre skal være der på øvingsdagen vår. På grunn av mangel på lagerplass fikk vi rommet på Tomtekaia. Dette ble også øvingslokale for oss, sier Grønli.

Jernbanemusikken etterlyser en base for sitt virke. –Vi vet ikke hvor vi hører hjemme, og om jernbanen i det hele tatt er interessert å ta vare på musikken.

Jernbanemusikken har ofte blitt lovet bedre forhold men ingenting har hittil blitt gjort. Kjøreveien snakket med seksjonsleder Jan Fossum i NSB Eiendom. –Jeg kjenner ikke til at det finnes regler eller avtaler på at vi skal skaffe lokaler til fritidsorganisasjonene. Nå som alt dreier seg om kroner og ører er det langt vanskeligere å tilby gode lokaler, sier Fossum.

Frivillig arbeid

Jernbanemusikken huser 65 medlemmer hvorav 45 er aktive. Store mengder med arbeid var lagt ned i det historiske materialet som nå er brent opp. Jernbanemusikken ber våre lesere om å ta kontakt om det ligger noe historisk materiale i skrivebordsskuffene rundt omkring (bilder, årsberetninger og annet.).

I nødens stund

Etter brannen har flere tilbud om hjelp kommet inn bl.a. fra Oslo Janitsjar. –Vi fikk god omtale i Osloposten, og det har hjulpet oss mye, sier nestleder Åge Andreassen. Også Jernbanemusikken i Trondheim har tilbudt sin assistanse. I tillegg har vi kjøpt inn litt utstyr som vi trengte for å gjennomføre våre oppdrag.

Nå gjenstår det å se om Jernbanemusikken blir tilgodesett av NSB BA eller Jernbaneverket med lagerplass og øvingslokale. Tar vi utfordringen?

På vakt

Verdens nordligste togleder

I hvert fall er vi nesten sikre på at denne påstanden er korrekt. Arne Jansson og de seks andre toglederne i Narvik har verdens nordligste togledelse som arbeidsplass. Unntaket er muligens Murmansk i Russland som kanskje kan konkurrere om tittelen.. Nå er det vel ikke først og fremst det at Narvik ligger langt nord i jernbanesammenheng som gjør toglederjobben der spesiell, men at trafikken i stor grad består av malmtog på 5000.tonn som slipper seg ned fra Bjørnfjell, - og tomme tog i retur. –Kort bane på norsk side, men mange tog, sier Arne Jansson.

AV NJÅL SVINGHEIM

Arne Jansson er alene på vakt om kvelden. Det betyr at han også er TXP i Narvik. Togekspedisjonen og togledelsen deler nemlig rom på stasjonen. En praktisk ordning som gjør kommunikasjonen veldig enkel. Jansson er ekte Narvik –gutt og han liker seg godt både i byen og på jobben. Tidligere har han jobbet ved en rekke stasjoner i Oslo-området, inkludert gamle Oslo Ø. Lengst fartstid utenom Narvik har han fra Mysen stasjon på Østre Linje der han var i 12 år. Han har ikke mistrivdes de andre stedene heller, bedyrer han, men vi forstår at Narvik er rette plassen for ham.

Jansson forteller om det gamle Narvik distrikt som var et lite NSB i miniatyr. Ofotbanen fikk mye nytt utstyr og var bl.a først ute med både CTC og radioforbindelse til lokførerne . Mellom linjene lar han oss forstå at han egentlig savner den gamle tiden litt da Narvik hadde status som eget jernbanedistrikt. De store omstillingene i Narvik de siste årene, ikke bare på jernbanen, har gjort at Narvikfolk føler seg litt "solgt" fra Oslo, sier Jansson.

Toglederjobben har også blitt en mer ensom jobb med årene, forteller han. Tidligere hadde lokførerne ofte tid til å komme innom stasjonen og slå av en prat, nå stopper ikke malmtogene på Narvik stasjon i det hele tatt. All kommunikasjon foregår via mobiltelefon og radio. Det er også langt til nærmeste togledernabo. Fra 15.juni ble togledelsen i Kiruna lagt ned og da er Boden nærmeste "nabo," nesten 450 kilometer unna.

Det er ikke bare malmtog som trafikkerer Ofotbanen, to persontogpar og ARE-toget kommer i tillegg. Arctic Rail Express –toget har også gitt økt oppmerksomhet rundt Ofotbanen. Også Jansson på togledelsen merker det. –Vi har mange telefoner fra blant annet trailersjåfører som ringer og sjekker at ARE-toget er i rute så de kan være klare til å få lasten over på bil for turen videre nordover, forteller Jansson. Mange av dem skal jo også levere last til ARE-toget som skal sørover. -Både lasting og lossing av disse togene foregår om natten, forteller Jansson engasjert.

Korntog av sporet i Gauldalen

Natt til 10.juni sporet et korntog på veg fra Kongsvinger til Overhalla av ved kilometer 492,5 mellom Singsås og Støren på Rørosbanen. Lokomotivet sporet ikke av, men alle de 23 vognene i toget havnet utenfor skinnegangen. Fire av vognene havnet i elva Gaula. Thor Haug i Jernbaneverkets uhellskommisjon sier det blir en uvanlig komplisert jobb å finne årsaken til avsporingen. Sporstandarden på stedet betegnes som god med blant annet nye sviller. Det ble kjørt målevogn på strekningen i mai uten at noen feil ble avdekket på stedet. Opprydningasrbeidet etter avsporingen ble også vanskelig da stedet ligger på motsatt av elva i forhold til bilvegen.

Med matfar på jobb

Da ass. byggeleder Øyvind Solberg i Utbygging nylig oppdaget tre foreldreløse blåmeisunger hjemme i skjulet, tok han like godt på seg foreldreansvaret. Nå følger de tre nøstene med pappa på jobben ved Nye Nationaltheatret stasjon i Oslo og over alt ellers, trygt innlosjert i en ombygd krokanis-boks. Mens de tre mates med pinsett og vokser fra dag til dag, har matfar allerede forberedt seg på neste fase i foreldregjerningen - et rom i hønsehuset hjemme i Lier er klargjort for flygetreningen...

NYTT FRA ORGANISASJONSAVDELINGEN

I januar søkte Jernbaneverket om å få særaldersgrense på 65 år for en rekke stillinger.
Den alminnelige aldersgrensen er 70 år. Arbeids- og administrasjonsdepartementet har nå fastsatt en midlertidig særaldersgrense på 65 år for følgende stillinger:

- kode 1373 Trafikkleder
- kode 1153 Elektrotekniker
- kode 1346 Teknisk assistent
- kode 1374 Trafikkstyrer
- kode 1375 Gruppeleder
- kode 1376 Fagspesialist

Vedtaket er fattet med hjemmel i lov om aldersgrenser § 2, 1. ledd, litra b) der det står som følger "Tjenesten stiller spesielle krav til fysiske eller psykiske egenskaper, som normalt blir svekket før fylte 70 år enn det en forsvarlig utføring av tjenesten tilsier."

Vedtaket har blitt gitt virkning fra 1. mai 1999.

Det understrekes at vedtaket er midlertidig. Dette skyldes at alle aldersgrenser for tiden er under vurdering.

Baneservice til Danmark?

Baneservice er nå sammen med den danske entreprenøren Monberg & Thorsen prekvalifisert til å gi anbud på spor- og el.utbyggingen på strekningen Ballerup – Fredrikssund på Sjælland. Anbudene vil komme ut i løpet av høsten med byggestart i begynnelsen av år 2000. I første omgang dreier det seg om en strekning på 6,9 km.

Nye kontrakter til Baneservice

Baneentreprenør:
Dovrebanen, skinnebytte
Kontraktssum: 5,0 mill. kr

Elektroentreprenør:
Vestfoldbanen/nytt dobbeltspor,
Kontaktledningsanlegg
+ lavspenning
Kontraktssum: 41,5 mill. kr

Nye Nationaltheateret stasjon, lavspenning
Kontraktssum: 2,2 mill. kr

Finse-Haugastøl, hovedrevisjon
Kontraktssum: 2,76 mill. kr

Drammen-Hokksund, returledning
Kontraktssum: 1,05 mill. kr

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

Sindre Ånonsen, linje 75707

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

Norsk seier i landskamp i lerdueskyting

Roger Halvorsen (tv) og Asmund Mykland godt fornøyde med innsatsen i landskampen.

Landskampen i Lerdue-skyting ble arrangert i Esløv i Sverige 2 mai 1999. Undertegnede hadde lovet Jonny at gutta skulle ta med pokalen hjem til Norge denne gangen, noe de klarte med glans.

Vi ankom Esløv lørdag morgen (veldig tidlig) hvor vi fikk en fin frokost, så bar det ut til banen , hvor vi skulle være med å skyte Jaktsti. Dette var et åpent stevne, samt at det inngikk i det svenske mesterskapet , ca. 140 deltakere totalt. (32 fra SJ - 5 fra Norge- ca. 100 fra andre lag og klubber). Vi tok 4., 5. og 6. plass noe som var meget bra, men vinneren kom fra SJ. Videre deltok våre skyttere i presskyting, hvor Roger Halvorsen fra Skien vant 1. og 3. pris. Kun tre av alle deltakerene klarte å skyte fullt hus, Roger'n klarte det 2 ganger på rad, meget bra. Standarden var nå satt for landskampen som skulle skytes søndag

Lørdag kveld var vi samlet til middag og premieutdeling for det svenske mesterskapet i jaktsti. Alle norske deltakerene fikk premie på lik linje med svenskene. (meget flotte premier!!!)

Søndag morgen våknet vi til et glimrende vær, og rett etter frokost reiste vi med buss til Landskrona hvor trapskytingen skulle foregå. Etter en liten forsinkelse kom vi i gang, og etter de første 25 skuddene ledet vi landskampen med hele 6 duer. Gutta holdt konsentrasjonen oppe og økte ledelsen til 14 duer etter 50 skudd. Før de siste 25 skuddene skulle avfyres, ble gutta enige om å sette svensken skikkelig på plass, noe som også ble gjort. Landskampen ble vunnet med hele 23 duer.

Individuelt ble Ola J. Moen og Roger Halvorsen beste skyttere med hele 71 treff. Kun en mann oppnådde 25 treff i en omgang, det var norsken Ola J. Moen.

Resultatet ble: Norge 339 Sverige 316

Norske deltakere: Ola J. Moen Otta, Roger Halvorsen Skien, Tormod Østli Grorud, Aasmund Mykland Kristiansand og Lars Erik Børli Kongsvinger (førstereisgutt).

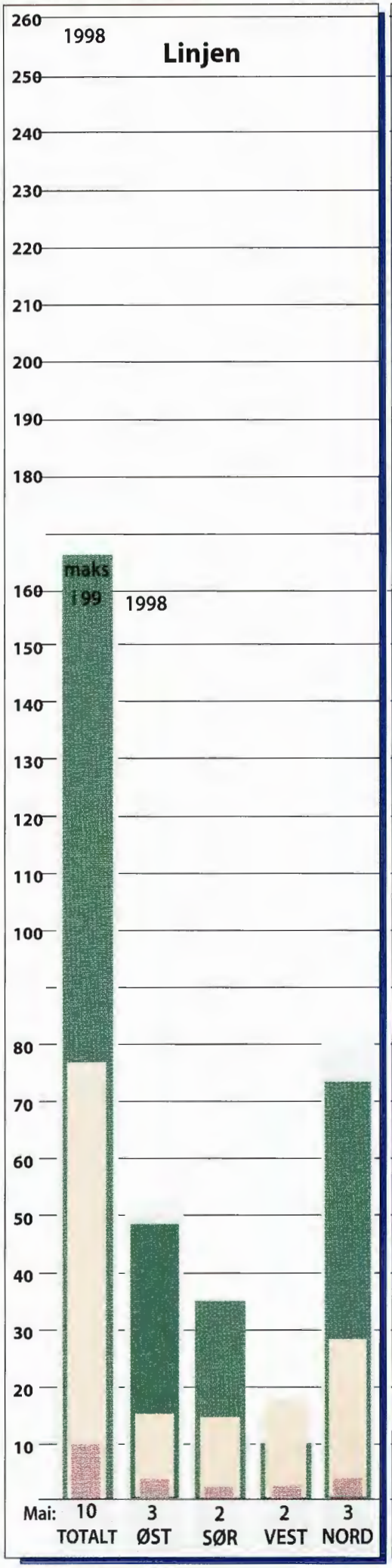
Siste øvelse som våre gutter skulle delta i var skeet-skyting med hele 100 skudd. Men på grunn av forsinkelsen tidlig på dagen rakk gutta aldri å skyte mer enn 75 skudd. Resultatmessig hadde det ingen betydning at gutta ikke rakk de siste 25 skuddene. (Aasmud Mykland sparte mange patroner i denne konkurranseformen, og undertegnede har aldri hørt ordet " bom " så ofte som her, eller sett så mange hele duer lande).

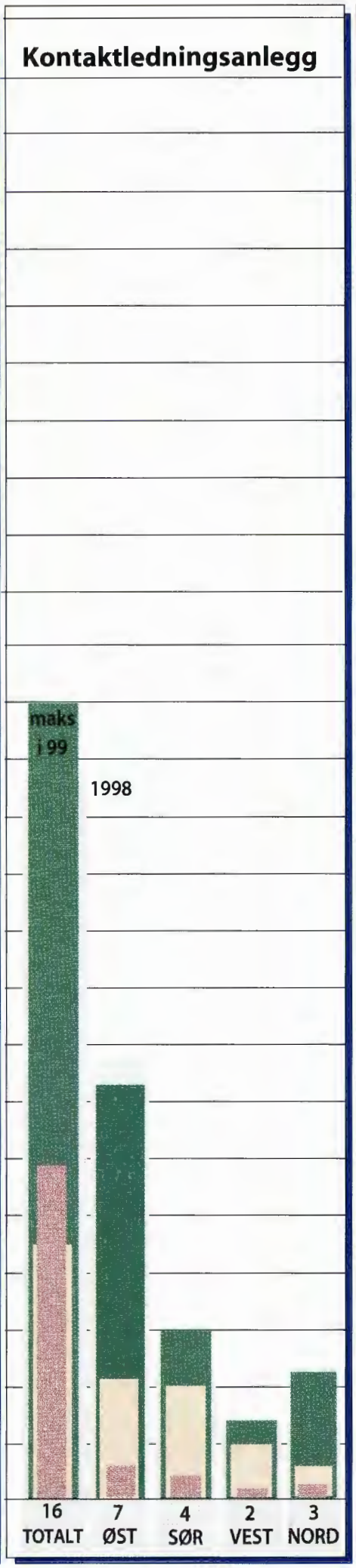
Etter skytingen ble det gjennomført en rask premieutdeling, hvor vi fikk gullmedaljer og pokal, så ble vi kjørt til Lund-stasjon, hvor vi begynte på den lange hjemreisen. I Helsingborg hadde vi ca. 6 timers venting på toget til Norge. En del av denne tiden ble brukt til ferjekjøring mellom Helsingborg og Helsingør.

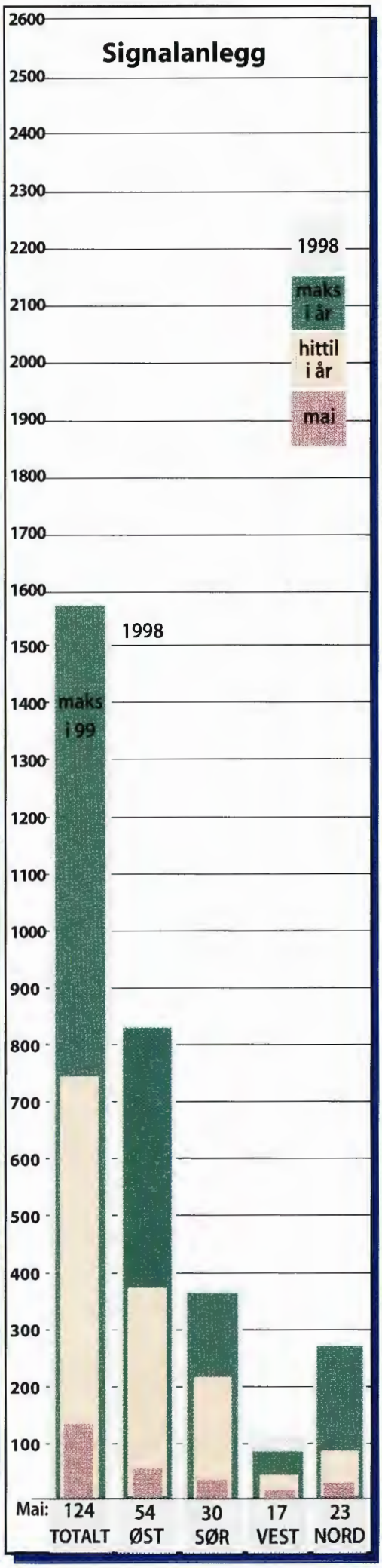
Til slutt vil undertegnede takke alle gutta for en hyggelig tur, og de mange gode kommentarene. Ønsker dere alle lykke til med resten av skytesesongen.

For NJIF Tore Jensen

Feil i mai


Linjen
1998
maks i 99
1998
Mai: 10 TOTALT
3 ØST
2 SØR
2 VEST
3 NORD


Kontaktledningsanlegg
maks i 99
1998
16 TOTALT
7 ØST
4 SØR
2 VEST
3 NORD


Signalanlegg
1998
maks i år
hittil i år
mai
maks i 99
1998
Mai: 124 TOTALT
54 ØST
30 SØR
17 VEST
23 NORD

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
nr 6 juni 1999

FOTO: NORS...RNBANEMUSEUM

Øverst: Boremaskin i arbeid 1 km inne i fjellet fra vest. Nederst: Tippen og brakkene på Upsete, Gravehalstunnelens vestre ende.

Gravehalsen

Når Romeriksporten åpnes blir den landets lengste jernbanetunnel. For 100 å r siden pågikk også arbeidet med det som den gang skulle bli vår lengste tunnel, den imponerende Gravehalsen med sine 5311 meter, Europas lengste nord for Alpene.

AV THOR BJERKE
NORSK JERNBANEMUSEUM

Heller ikke den gang var tunnelbygging problemfritt, men vanskelighetene var på et helt annet nivå enn hva som har vært tilfelle med Romeriksporten. La oss se litt på byggingen av Gravehalsen, et tunnelanlegg med en meget isolert og værhard beliggenhet.

I 1892-93 ble det utført geologiske undersøkelser. Dessuten ble det foretatt en studiereise til Mellom-Europa for å bli nærmere kjent med de større tunnelanleggene i disse landene og for å konferere med utenlandske autoriteter.

1.mars 1894 ble så Bergensbanen vedtatt, i første omgang fra Voss til Taugevatn. Dermed var traseen fra vest fastsatt og denne betinget en tunnel østover fra Upsete. Det fantes to alternative, enten en lang tunnel fra Upsete til Myrdal eller en tunnel fra Upsete gjennom Gravehalsen til Ugjersdalen og videre enten i fjellskråningen eller gjennom Urhovdfjellet videre til Myrdal. Resultatet ble en lang tunnel., som det av hensyn til banens åpning var ønskelig å få ferdig til 1905. Håndboring, som til da hadde vært vanlig, ville betinge en byggetid på 15-16 år. Dermed måtte ny teknikk tas i bruk; maskinboring. Tunnelen ble dessuten besluttet satt ut på anbud. Arbeidsministeren mente staten kunne spare 2 mill. kroner på dette, og fikk medhold for en slik framgangsmåte i Stortinget, selv om de der året i forveien hadde tatt et oppgjør med kontraktørvesenet. Entreprenørfirmaet Strøm & Horneman fikk kontrakten til en pris av 2,9 mill.kr. Tunnelen skulle være ferdig innen 1. april 1903.

Oppriggingen startet på Upsete i september 1895 og i februar året etter begynte tunneldriving der. På østsiden derimot, skjedde det ikke noe før i oktober. I hele 1896 ble det drevet med håndboring da de var noe avventende med hensyn til kraftstasjonen. De fryktet nemlig at vannet ville fryse underveis til turbinene og fylle disse med is. Målingene viste imidlertid at vanntemperaturen aldri falt under 0,5 grader, og etter hvert ble det anlagt kraftstasjon på begge sider av tunnelen. På vestsiden var maskinanlegget ferdig i januar 1897 og to hydrauliske boremaskiner kunne tas i bruk. For å lære opp nordmennene til å betjene boremaskinene hadde entreprenørfirmaet engasjert 19 italienere for ett år. Det viste seg imidlertid at disse ikke var vant til så hardt fjell og på langt nær var så flinke som nordmennene. De ble derfor sendt hjem igjen etter kort tid!

I 1897 var 160 mann i arbeid, men et problem var at arbeiderne ikke ville slå seg til ro; de ble sjelden over ½ år. Framdriften lå også noe etter planen. For å utvide stollen til fullt profil ble det forsøkt en elektriske boremaskin som var uegnet. Deretter en støt-boremaskin. På østsiden ble det drevet med håndboring til 1899, noe som ga en fremdrift på bare 35 cm om dagen. For å øke fremdriften ble det i mai 1899 også tatt i bruk maskinboring fra østsiden. Etter hvert viste det seg at pneumatiske boremaskiner var løsningen. Disse gjorde det mulig å ta inn forsinkelsen, ja gjennomslaget fant sted 6. juli 1902, to måneder før planen. Drivingen av tunnelen i full profil ble derimot 1-2 år forsinket, hovedsakelig pga. mangel på arbeidskraft. Dette hadde imidlertid mindre betydning siden anlegget for øvrig også var forsinket.

Med Gravehalsen gjorde norsk fjellsprengningsteknikk et stort fremskritt. En rekke metoder ble prøvet og mange nyttige erfaringer gjort.