KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

Nr 7 - 1999

Utsikten endelig stengt på Voss

Side 6

Steinar Killi på plass

1. juli begynte Steinar Killi i stillingen som direktør for Jernbaneverket. Avtroppende administrerende direktør Osmund Ueland overrakte rallarhatten, som så ut til å passe Killi utmerket.

Side 3

Het sommer på Sørlandsbanen

Mellom Vestfossen og Meheia i Buskerud har det gått varmt for seg i sommer. Ved thermitsveising er temperaturen i smeltedigelen 2400 grader.

Side 12

Jernbaneverket

Alt klart til 22. august

■ Datoen for ruteendring og full trafikk gjennom Romeriksporten er rett om hjørnet. Tunnelen har allerede blitt traffikert av flytog fra 1. august. Til sammen har nå 350 personer fra NSB BA, NSB Gardermobanen AS og Jernbaneverket gjort seg kjent med den 14 kilometer lange tunnelen og rutinene for driften av den. Tidlig om morgenen 22. august går første tog i ordinær rute gjennom Romeriksporten, og hele Gardermobanen er endelig i drift.

Side 2

Signaler

Et spørsmål om prioriteringer...

Jernbaneverket forvalter hvert år et stort beløp penger for å drive, vedlikeholde og utvikle jernbanenettet i Norge. I inneværende år disponerer vi drøyt 3,5 milliarder kroner. Dette er skattebetalernes penger – bevilget over statsbudsjettet. En slik tillit pålegger oss et stort ansvar for å forvalte pengene på best mulig måte. Vi må hele tiden lete etter måter å bruke pengene mer effektivt på. Samfunnet krever, med rette, mest og best mulig jernbane for pengene.

I forhold til Jernbaneverkets arbeidsoppgaver og ansvar, er det likevel de økonomiske rammene som setter grenser for hva vi til enhver tid får gjort. Krav og ønsker – både internt hos oss selv og fra politikerne – om standardhevninger og nybygginger vil nesten alltid overstige de tilgjengelige midler. Da er vi nødt til å prioritere. Det er ikke alltid like enkelt. Derfor er det viktig å klargjøre hvilke prinsipper Jernbaneverket følger i prioriteringene.

Drift vil nødvendigvis komme først. Selve jernbanenettet skal holdes operativt med togledelse, beredskap for feilretting etc, det skal betales strø,- og husleieregninger og de ansatte skal lønnes. Jernbanen kan i prinsippet holde det gående en stund uten vedlikehold og investeringer. Men uten et riktig driftsbudsjett stopper jernbanen over natten.

Neste punkt på prioriteringslisten er vedlikehold. Her har det vært syndet mye gjennom årene. For å få nok midler til nye anlegg, har fristelsen til å "spise" av vedlikeholdsbudsjettene ofte blitt for stor. Dermed sitter vi med et ikke ubetydelig vedlikeholds-etterslep – anlegg og banestrekninger som er "utgått på dato" og overmodne for utskiftninger og grunnleggende vedlikehold. Skal vi få mer ut av nettet og få full nytte av nye investeringer, må den grunnleggende standarden i nettet opprettholdes. Et jevnt og solid vedlikehold er grunnmuren som all utvikling av jernbanenettet bygger på. Jernbanen stopper ikke over natten uten vedlikehold, men dør en langsom og sikker død!

Punkt tre på Jernbaneverkets prioriteringsliste er fullføring av igangværende prosjekter. Knapt noe er mindre effektivt enn å ikke gjøre ferdig arbeid som er satt i gang. Det forlenger og fordyrer ethvert prosjekt.

Først når disse tre oppgavene er løst, er det plass til fjerde og femte prioritet: Investeringer i eksisterende infrastruktur og investeringer i nye anlegg.

Denne listen kan virke logisk og nærmest banal. Den har likevel vist seg krevende å leve opp til. Det gledelige i dagens situasjon er likevel at det eksisterer en større grad av enighet om denne prioriteringsrekkefølgen enn på svært lenge – også hos overordnede myndigheter i departement og Storting. Utfordringen er å holde fast ved disse prinsippene og sørge for at budsjettene reflekterer de utfordringer vi står overfor. Dette gjelder kanskje i aller størst grad vedlikehold og fullføring av anlegg under bygging. Vi vil svært gjerne utvikle jernbanen og bygge nye anlegg og linjer, men disse må nødvendigvis bli salderingspostene. Utvikling og nyanlegg vil også trygge jernbanens framtid, men for å få aksept for slike investeringer må dagens jernbanedrift vise seg som en effektiv og pålitelig transportform overfor dagens togbrukere. Dette krever selvdisiplin – både internt og hos våre overordnede.

Magne Paulsen

Alt klart i Romeriksporten

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Koordinator i NSB Gardermobanen As, Geir Lynnebakken, med blå hjelm til høyre, har ansvaret for utprøvingen av anleggene i Romeriksporten. (foto: Njål Svingheim)

Søndag 22. august er det full drift i Romeriksporten, men allerede fra første august har flytoget kjørt gjennom tunnelen på dagtid. Hele våren og sommeren har det pågått et omfattende installasjons – og driftsprøve- program i den 14 kilometer lange tunnelen. Til sammen har om lag 350 personer også vært på "blir – kjent – tur" gjennom Romeriksporten.

AV NJÅL SVINGHEIM

22.august blir en ny merkedag i norsk jernbanedrift. Når Romeriksporten åpner for full trafikk blir det også gjennomført en stor ruteomlegging av all togtrafikk på Østlandet. Fra denne datoen skal de aller fleste persontogene kjøre gjennom Romeriksporten mellom Oslo og Lillestrøm. Siden før påske har det nå pågått et omfattende arbeide i tunnelen, forteller koordinator og utprøvingsansvarlig i NSB Gardermobanen as, Geir Lynnebakken. Når tettearbeidene i problemsonene ble avsluttet, ble skinnegangen lagt først, deretter ble kontaktlednings- og signalanlegget montert. Etter omfattende utprøving og testing er nå anleggene satt i drift, forteller han. Arbeidet med installasjonene har gått svært bra og Lynnebakken skal ha alt klappet og klart til det første flytoget går fra Asker ved firetiden om morgenen 22.august.

Samtidig med de tekniske installasjonene og utprøvingen av dem, har nøkkelpersonell i driften vært på befaring i Romeriksporten for å bli kjent med anlegget og hvordan det fungerer. Til sammen har om lag 350 lokførere, togledere, konduktørledere, medarbeidere på el.kraftsentralen og toginformasjonen på Oslo S vært på Robeltur mellom Oslo S og Lillestrøm. Geir Lynnebakken berømmer alle for den interesse og det engasjement som er utvist i forbindelse med befaringsturene og utprøvingen i tunnelen.

I tiden fram til 22. august kjører flytogene gjennom Romeriksporten på dagtid mellom klokken 06 og 20. På kvelden og natten vil det fortsatt foregå utprøving av anleggene fram til ruteendringen.

DIREKTØRSKIFTE I JERNBANEVERKET

Overtok rallarhatten

FOTO: SINDRE ÅNONSEN

MANN FOR SIN HATT: 1. juli ble tiltrådte Steinar Killi stillingen som vår nye "rallarbas". Og Osmund Ueland kunne konstatere at den nye direktøren i Jernbaneverket ser staselig ut.

1.juli var en merkedag i Jernbaneverkets historie. Da var Steinar Killi på plass som ny direktør for Jernbaneverket, samtidig som Osmund Ueland gikk av som administrerende direktør. Jernbaneverket og NSB BA er dermed fullstendig organisatorisk adskilt. Den nye direktøren fikk mange velmente råd med på veien fra NSB-sjefen.

AV SINDRE ÅNONSEN

Under en uhøytidelig seremoni på toppen av Pilestredet 19 sjekket Ueland at rallarhatten passet den nye direktøren. NSB-sjefen mente at alt lå til rette for en vellykket skilsmisse. Killi på sin side kvitterte med at han ser frem til et fruktbart samarbeid med Ueland i tiden fremover. Begge kjenner hverandre godt fra arbeidet med Gardermoutbyggingen der Killi var prosjektdirektør.

-Jeg har fått mange gode råd med meg på veien fra Ueland. Det viktigste er kanskje at nå må jernbanen kjenne sin besøkelsestid. Jernbanen er i fokus, noe som henger mye sammen med Gardermobanens suksess. Men vi kan ikke hvile på laurbærene. Vi må fortsatt slåss for oppmerksomhet, slo Killi fast.

Killi er ikke i tvil om at Jernbaneverket har vært i en litt vanskelig situasjon, og erkjenner at folk fremdeles ikke er godt nok kjent med ansvarsforholdet mellom Jernbaneverket og NSB BA. Denne "uvitenheten" har den nye direktøren et sterkt ønske om å bøte på, og lovet at han vil prioritere profileringsoppgaver. Ellers vil Killi bruke den nærmeste tiden til å bli kjent med organisasjonen, og ville ved tiltredelsen ikke si for mye om hvilke områder han ønsker å gripe tak i som leder. Men han understreket at Jernbaneverket må satse alt på å fullføre allerede påbegynte prosjekter før nye settes i gang. Killi mener også at vi må tenke knutepunkter og legge forholdene bedre til rette for godstransport.

Forskjellige roller

Hva så med samarbeidet med NSB fremover? Killi er overbevist om at et godt forhold til den største operatøren i Norge er avgjørende for jernbanens suksess i årene fremover. Men han understreket likevel at Jernbaneverket er statens rådgivende fagorgan i jernbanespørsmål, og må forholde seg objektivt til hvordan NSB BA skjøtter sitt ansvar som operatør.

-Selv om det ikke ligger an til store endringer på operatørsiden, må vi likevel ha et apparat som er forberedt på dette, sa Killi.

Ueland, som nå utelukkende kan konsentrere seg om NSB BA, sa på sin side at selskapet ikke kommer til å motarbeide en utvikling i retning av større konkurranse, selv om han håper at dette ikke vil bli en kamp om spor.

-For øvrig er det opp til oss å skjøtte ansvaret vårt på en tilfredsstillende måte også i fremtiden. Vi skal bli bedre, lovet Ueland.

Hans ønske for fremtiden er at Jernbaneverket prioriterer vedlikehold.

-Dette gir stabil drift og fornøyde kunder, påpekte Ueland.

Allerede 13. juli hadde de to partene sitt første møte for å diskutere tiltak i tiden fremover.

FLYTOGET

FOTO VED LANGELAND: ANDERS HAAKONSEN

Fra midten av juli har flytogene, type 71, kunnet lange ut i 210 km/t nord for Lillestrøm. Fra 22.august er det full fart også gjennom Romeriksporten.

Endelig "høyhastighetstog" også i Norge

Midt i juli fikk flytogsettene sin typeaksept for å kunne kjøre i 210 km/t. Dermed er de første norske togsettene godkjent for hastigheter over 160 km/t. NSB Gardermobanen AS hadde engasjert SINTEF for å gjennomgå dokumentasjonen på at sikkerheten med togsettene er god nok til så høye hastigheter. Denne dokumentasjonen forelå 12. juli og få dager senere kunne Jernbaneverket og Statens Jernbanetilsyn gi sin typeaksept og bruksgodkjenning for motorvognsettene av type 71.

AV NJÅL SVINGHEIM

-Prosessen med dokumentasjon av sikkerheten til type 71 startet allerede i 1997, forteller seksjonssjef Erik Halland i materiellsikkerhetsseksjonen ved Hovedkontoret. Målet var at togsettene skulle godkjennes for full hastighet i september 1998. Togsettene fikk typegodkjenning 25. september i fjor, men med hastigheten begrenset til 160 km/t. –Hovedårsaken til denne begrensningen lå i at vi ikke hadde fått en komplett og sammenhengene dokumentasjon av sikkerheten ved flytogsettene, sier Halland. Det var en del uklarheter som vi måtte få dokumentert før vi kunne gi typeaksept for 210 km/t. Vi må huske at dette er første gang vi opererer med slike hastigheter her i landet. Særlig er kravene til dokumentasjon av hjul og aksler strenge ved så høye hastigheter. Konsekvensene ved et uhell i over 200 km/t kan bli mye større enn ved tilsvarende uhell i "vanlig" hastighet.

Omfattende arbeid

NSB Gardermobanen AS satte i fjor høst i gang et eget prosjekt for å få fram den dokumentasjonen som ble etterlyst. Vinteren 1999 ble SINTEF i Trondheim engasjert for å bistå i denne prosessen. Det som Jernbaneverket konkret har etterlyst er altså en sammenhengene dokumentasjon av alle sider ved sikkerheten på togsettene. Hjul, aksler, brannsikkerhet, bremser og ATC-utrustningen ble særlig vektlagt, forteller Erik Halland.

Det har gjennom hele denne prosessen blitt avholdt jevnlige møter mellom NSB Gardermobanen AS og Jernbaneverket for sikre en god oppfølging av dokumentasjonsarbeidet. Den store ulykken som skjedde med et tysk høyhastighetstog i fjor sommer har bidratt til økt fokus på alle sider ved sikkerheten. Dette var den første store ulykken med høyhastighetstog og særlig har hjul og aksler kommet i fokus etter denne ulykken. Selv om type 71 har en helt annen type hjul enn de tyske togsettene har kravene til dokumetasjon av sikkerheten blitt strengere. Erik Halland sier prosessen med typeaksept for flytogene i 210 km/t har vært mer krevende enn man trodde på forhånd. Jernbaneverket har akseptert togsettet som teknisk objekt på norske spor, mens Statens Jernbanetilsyn har godkjent at trafikkutøveren har tilstrekkelige styringssystemer for å kunne operere togsettene.

Typeaksepten for type 71 gjelderpå følgende banestrekninger:
- Oslo – Drammen – Hønefoss – Bergen
- Oslo – Roa – Gjøvik
- Roa – Hønefoss
- Hokksund – Kristiansand – Stavanger
- Drammen – Skien – Nordagutu
- Oslo – Kornsjø (Vestre og Østre linje)
- Oslo – Dombås – Trondheim
- Lillestrøm – Gardermoen
- Gardermoen – Eidsvoll

Flytogsettene kan kjøres med såkalt plusshastighet som for andre tog godkjent for slik hastighet. Det ble i vinter foretatt prøver med type 71 på høyfjellet og disse testene viser at togsettenes vinteregenskaper er minst like gode som for lok type El 17. Inntil resultater fra kjøring med krengetogene, type 73, foreligger skal det likevel avtales spesielt med Jernbaneverket foran kjøring av type 71 på de mest utsatte høyfjellstrekningene vinterstid. Det er fortsatt knyttet enkelte tekniske begrensninger til bruken av type 71, og det er knyttet betingelser til typeaksepten om at det utarbeides en framdriftsplan for de aktivitetene som gjenstår i denne prosessen, sier Erik Halland.

REDNINGSTOGET

FOTO: KJELL BAKKEN

Redningstoget for Romeriksporten og Oslo-tunnelen står klart til utrykning på G-siden på Oslo S. Dette vil være togets faste plass. En gang i uka vil lokene bli startet for å sjekke at alt er i orden.

Klart til utrykning

På G-siden av Oslo S står et spesielt sammensatt tog. To gamle ekspressgodsvogner, to flatvogner med hver sin container og en Di2 i hver ende. På taket av lokene er det montert blålys. Redningstoget for Romeriksporten og Oslo-tunnelen er klart til utrykning.

AV KJELL BAKKEN

Etter initiativ fra NSB Gardermobanen AS er det i samarbeid med NSB BA og Jernbaneverket Region Øst satt sammen et eget redningstog for Romeriksporten og Oslotunnelen. Hensikten er raskt å få inn brann- og redningsfolk ved en eventuell ulykke i en av tunnelene. Likeledes vil toget raskt kunne frakte folk ut fra ulykkesstedet.

FOTO: KJELL BAKKEN

Inne i ekspressgodsvognene er det god plass til å frakte og behandle skadde mennesker ved en ulykke.

Toget vil være en viktig del av beredskapen for Romeriksporten og Oslo-tunnelen, som er landets to mest trafikkerte jernbanetunneler. Man har spesialtilpasset gammelt jernbanemateriell til et redningstog som raskt kan rykke inn i tunnelene med mannskap og materiell hvis det skulle skje en ulykke. I de store ekspressgodsvognene er det plass til å legge ned og behandle skadde mennesker og på hver flatvogn står en liten container med nødvendig redningsutstyr. I tillegg er det plass til å frakte med seg ekstra utstyr brannvesenet trenger.

Redningstoget blir trukket av gamle Di2-lok i hver ende. I lokene er det installert TV-utrustning slik at føreren kan se gjennom tett røyk hvis toget må brukes i tilfelle brann. På taket av lokene er det montert blålys som på andre utrykningskjøretøy.

Redningstoget får sin faste plass på G-siden ved ekspressgodsterminalen på Oslo S. Plasseringen er viktig av to grunner. Hit er det enkelt for brannvesenet å komme til når utstyr skal lastes på toget og det er enkelt å få skiftet togsettet inn både til Romeriksporten og Oslo-tunnelen fordi sporet toget står på er direkte knyttet til sikringsanlegget på stasjonen. Dessuten ligger stedet ikke langt unna hvilerommet til lokpersonalet, hvor lokførere er i beredskap for å bemanne og starte lokene innen få minutter.

NY UNDERGANG

FOTO: KJELL BERNSEN

Heldigvis er ikke alle nye kulverter og underganger så kompliserte å bygge som denne. Her er anlegget ferdigstilt og beplantningen er også plass.

Utsikten stengt på Voss

Endelig ble utsikten stengt. Sist i juni skjedde stengningen av Utsikten planovergang like øst for Voss på Bergensbanen. Samtidig ble også Rognsfossen og Bjørkeli planoverganger lagt ned. Planovergangene ble samlet i en ny undergang som det har vært svært komplisert å bygge på grunn av terrengforholdene. 10 millioner kroner har anlegget kostet, og ennå er ikke Voss kommune ferdig med sin del av prosjektet som omfatter flere oppsamlingsveger.

AV NJÅL SVINGHEIM

Det er ikke vanskelig å forstå at både lokalbefolkning og jernbanefolk gleder seg over å bli kvitt disse planovergangene som alle ligger på lite oversiktlige steder. Gangtrafikken over dem har vært stor, jernbanen ligger mellom store boligområder og Voss sentrum, derfor må jernbanen krysses for både barn og voksne. Lokførerne på Bergensbanen har flere ganger sendt inn rapporter om farlige hendelser ved Utsikten planovergang. Allerede i 1993 ble planleggingsarbeidet satt i gang, men først når krengetoginvesteringene kom har det blitt mulig å gjennomføre nedleggingen av disse tre planovergangene i Voss.

Anlegget kom i gang etter at det ble inngått en avtale med Voss kommune som innebar at kommunen påtok seg å knytte den nye kulverten til det kommunale vegsystemet, mens Jernbaneverket skulle bygge selve undergangen. I dette området ligger jernbanelinja på en hylle inneklemt mellom hus, hager og riksvegen. Den nye undergangen med tilførselsveger på begge sider har derfor blitt et stort anlegg med store støttemurer i betong. Det har også blitt lagt vekt på beplantning og andre tiltak for å tilpasse undergangen til terrenget rundt så godt det lar seg gjøre. Den nye undergangen vil også gjøre det mulig for Voss kommune å legge til rette for økt boligbygging i området ovenfor jernbanelinjen når nå jernbanens barrierevirkning er kraftig redusert som følge av den nye undergangen.

Ordfører Ragnhild Skjerveggen i Voss sa ved åpningen at kommunen satser på å komme i gang med sin del av avtalen til høsten. Det betyr å knytte den nye undergangen bedre sammen med boligområdene ved gangvegbygging.

Regionsjef Truls Hegrenæs i Region Vest la vekt på at alle nå endelig har fått en sikker måte å krysse jernbanen på. Ikke minst gjelder det for Lundhaugen og Bjørkeli barnehager som ligger i nærheten og som var invitert til åpningen. Etter snorklippingen vanket det iskrem på de nye brukerne av undergangen, - og de gamle planovergangene er stengt for godt.

FOTO: KJELL BERNSEN

Det var bare blide ansikter da den etterlengtede undergangen i Voss ble åpnet 6.juli. Ordfører Ragnhild Skjerveggen i Voss og regionsjef Truls Hegrenæs besørget snorklippingen.

NYBYGG I DRAMMEN

Ser humoristisk på byggesjauen

Til tross for at Region Sørs nye administrasjonsbygg reises over hodene på dem mens de er på jobb, klager ikke trafikkstyrerne på togekspedisjonen i Drammen.

AV SINDRE ÅNONSEN

ALLE FOTO: SINDRE ÅNONSEN

TØFFE FORHOLD: Bent Næss og resten av de ansatte ved togekspedisjonen har hatt mange tøffe dager det siste halvåret. De har opplevd lekkasjer, søyler som er satt ned gjennom taket, og har måttet bruke hjelm på vei til toalettet.

De har opplevd vannlekkasjer i taket. Til toalettet har de måttet bruke hjelm. Ja, trafikkstyrerne Bent Næss og Ingar Bjølgerud har sammen med de øvrige ansatte ved togekspedisjonen vært igjennom litt av hvert det siste halvåret. Ikke alt har vært like morsomt.

-Periodevis har det vært en god del støy, og en stund måtte vi bruke kopper og kar for å samle opp vannet som kom ned, smiler Næss.

Men både han og Bjølgerud understreker at Veidekke ASA har vært flinke til å informere om byggetiltakene i forkant. Likevel innrømmer de at tålmodigheten har blitt satt på harde prøver fra tid til annen. Men de trøster seg med at det verste nå er over.

-Dere driver med sikkerhetsarbeid. All ståheien har ikke gått ut over dette?

-Nei, ikke i det hele tatt. Den delen har gått helt greit, forsikrer Næss, mens han skuer utover perrongen.

Tøft for administrasjonen

Det er ikke bare de ansatte i togekspedisjonen som har følt byggearbeidene på kroppen. Det har også administrasjonen. Særlig tøft har det kanskje vært for Administrasjonskontorets ansatte som har måttet besvare telefoner mens boremaskinene har duret og gått bare få meter fra arbeidsplassen.

-Egentlig har det gått greit. Det verste var når bruinstallasjonen mellom det gamle og det nye administrasjonsbygget skulle

Det er ikke alle som opplever å få solide betongsøyler gjennom taket. Det opplevde gutta på togekspedisjonen.

Prosjektleder Rolf Andersen og byggeleder Ib Esbensen i Veidekke ASA roser Jernbaneverkets ansatte for å ha vist tålmodighet under byggearbeidet.

monteres. Flere ansatte i økonomiavdelingen måtte flytte til andre kontorer når man åpnet veggen inn til 2. etasje, forteller daglig leder Marit B. Johansen.

Hun følger spent med i byggeprosessen. Johansen har vært involvert i arbeidet med planene for nybygget fra starten av. Når bygget står ferdig skal det huse 100 ansatte fra Jernbaneverket og skape mindre avstand mellom de forskjellige avdelingene.

-Det blir et funksjonelt men nøkternt bygg, understreker Johansen.

-Super gjeng

Som synet ved Drammen stasjon forteller alt om, krever et prosjekt av denne dimensjonen et godt samarbeid mellom entreprenøren og Jernbaneverket. Anleggsleder Ib Esbensen og prosjektleder Rolf Andersen i Veidekke ASA er begge imponert over hvordan de ansatte har taklet byggesjauen.

-Tenk om dette hadde vært en vanlig gjeng med kranglete byråkrater? Nei, de har bare vært helt supre, skryter Esbensen.

For verken han eller Andersen er i tvil om at det har røynet på enkelte ganger.

-Det var jo en periode gutta på togekspedisjonen ikke trengte å vanne potteplantene, ler Esbensen.

Derfor har Veidekke lovet dem en aldri så liten oppmerksomhet som takk for tålmodigheten.

Følger fremdriftsplanen

De som passerer det nye administrasjonsbygget kan ikke unngå å legge merke til at det er store forskjeller fra dag til dag. Råbygget er nå oppe, men ennå gjenstår en god del før jernbaneverket kan flytte inn i januar. Først skal tak og fasade tettes. Så skal kontorveggene reises. Per i dag går alt etter planen, men Andersen forteller at prosjektet krever en god del koordinering fra byggeledelsens side. Det er mange fagområder involvert.

-Ventilasjon, rør, og arbeidet med å montere det elektrotekniske pågår kontinuerlig. Det siste som skjer er overflatebehandling(maling og belegg), lysmontasje og utprøving av det elektriske anlegget, avrunder Andersen.

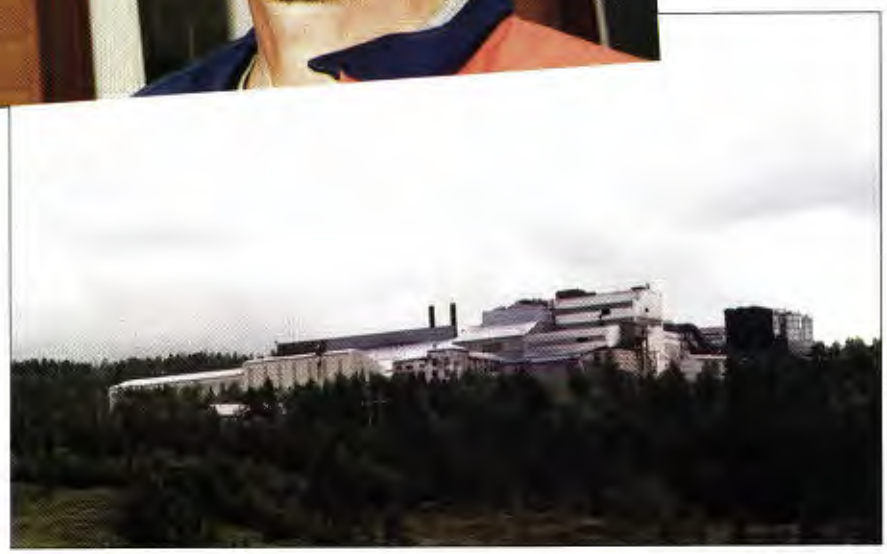
FØLGER MED: Daglig leder Marit B. Johansen ved Administrasjonskontoret i Drammen følger med på arbeidet som skjer rett utenfor kontorveggene.

Norsk del av "Atlantbanan" - en svensk framtidsvisjon

Meråkerbanen er i ferd med å få et kvalitetsmessig løft. I løpet av et par år vil den framstå med god standard, men likevel ikke så godt utbygd som svenske transportører gjerne vil...

AV STIG HERJUAUNE

NØKTERN STANDARD: Standarden ved Meråkerbanen er i ferd med å bli hevet til en god og nøktern standard, sier banesjef for Nordlandsbanen, Erik Østmo



ALLE FOTO: STIG HERJUAUNE

KOPPERÅ SMELTEVERK: Elkems smelteverk i Kopperå er en stor kunde hos NSB Gods. 7 dager i uka fraktes råvarer på bulkvogner fra havna Muruvik ved Stjørdal. Returlasten er stort sett ferdig produkt tilbake til Muruvik for utskiping.

Meråkerbanen har sikkerhetsmessig vært tilfredsstillende, men har i noen grad vært offer for solslyng, sporutvidelser og vindskjevheter som følge av gamle sviller i 90-årene. Dette har ført til en del saktekjøringer og bruk av strekkbolter i skinnegangen.

Opprusting

På bakgrunn av dette, har Region Nord ønsket å gå inn med større vedlikeholdsarbeider for å heve standarden

- Opprustingen av Meråkerbanen startet i 1997. I løpet av neste år vil det være brukt totalt 120 millioner kroner på strekningen Trondheim-Storlien (Riksgrensen). Strekningen Hell-Storlien har da alene fått 70 millioner av denne summen. Med dette er vi i gang med å gjennomføre et tungt vedlikehold på en sliten og "trengende" banestrekning, forteller banesjef for Nordlandsbanen, Erik Østmo.

Norsk standard

- Vi legger spesielt vekt på økt komfort, og aksellast. Vi har i dag en aksellast på 20,5 tonn. Planen er at i løpet av år 2001 vil hele banen få et siste "løft" ved at sporet blir hevet med mer ballast. Sammen med å skifte til 49-kilos skinner vil dette være med på å sikre en økning til aksellast på 22,5 tonn, som også er normalen ellers i landet.

Slutt på 35 kg

De gamle 35-kilos skinnene fra førti- og femti-tallet vil bli byttet med 49 kilos skinner fra Dovrebanen.

- Dette er brukte skinner, men de er i god forfatning og gode nok på en bane med prioritet 4, sier banesjefen.

De gamle furusvillene er fra 60-tallet. Svillene er nedkjørte og klare for utskifting.

I 1997 ble det innlagt 5.000 nye bøkesviller på banen. I fjor kom det 11.000 nye sviller, mens det i år kommer nærmere 17.000 sviller. Planen for neste år ligger omtrent på samme antall som i år. Bøkesvillene som legges fra og med i år vil få Pandrol befestigelse.

Det blir samtidig skiftet totalt 49.000 skinnemeter i løpet av disse årene.

Kopperå stasjon på Meråkerbanen er betjent på grunn av trafikken til og fra smelteverket der.

På svensk side pågår arbeidene med "Atlantbanan" på flere områder. Her legges nye kabler ved Åre.

Banverket satser:

Storopprusting på svensk side

Banverket er i ferd med å ruste opp Atlantbanan på svensk side. Mellom Riksgrensen (Storlien) og Østersund blir det i perioden 1997 til 2000 brukt om lag 700 millioner kroner på en fullstendig modernisering av banen, som støttes av EU-midler.

AV STIG HERJUAUNE

Prosjektet som skal virkeliggjøre den svenske visjonen om Atlantbanan har fått navnet "Projekt Jämtland".

Dette betyr at banen får ny overbygning og ny underbygning. Deler av strekningen blir frostisolert, samtidig som det blir bygget CTC.

"Ny" bane

Dagens bane i Jämtland har de siste årene ligget langt tilbake sett i forhold til standarden på norsk side (Meråkerbanen). Banen mellom Østersund og Storlien preges av tresviller samt spiker, grus og lasker. Den trenger derfor sårt en modernisering.

- På svensk side blir det i realiteten bygget en helt ny bane, som er topp moderne. Det vil være elektrisk drift helt fram til Riksgrensen og det blir fjernstyring (CTC) på hele strekningen, sier banesjef på norsk side, Erik Østmo.

Godstogene vil kunne fordoble hastigheten, fra 50 km/t til 100 km/t. Reisetiden mellom Østersund og Storlien blir forkortet med 30 minutter på persontog.

Engasjement

På svensk side har det i flere år vært et sterkt engasjement for å realisere Atlantbanan. Den svenske ideen bak banen er at den skal strekke seg fra Sundsvall i øst til Trondheim i vest. Det er spesielt målet om å kunne frakte gods fra svensk østkyst til isfrie norske havner, samt trafikk til Trondheim Lufthavn, som har vært grunnlaget for ideen. Det er både lokale og regionale næringsinteresser, som sammen med svenske og norske politikere har stått i front for Atlantbanan.

Urealistisk

- I dag er det urealistisk å se for seg elektrifisering av Meråkerbanen med de føringer som ligger til grunn, sett i forhold til både framtidsplaner og visjoner for Jernbaneverket Region Nord, sier banesjef Østmo.

- Om Meråkerbanen skal bygges om til å tilfredsstille den svenske visjonen, betyr det i første rekke elektrifisering. Dette vil for det første kreve politisk vilje på norsk side. Det er også påkrevet med betydelige bevilgninger for å kunne nå et slikt mål, sier han.

Han forteller at bare det å gjøre Meråkerbanen om til en elektrisk drevet bane, slik det er på svensk side, koster om lag 200 millioner kroner.

FAKTATALL
"PROJEKT JÄMTLAND" I KORTE TALL;

- Prosjektet pågår mellom 1998 og 2000.
- Det legges totalt 240.000 sviller.
- Ni stasjoner automatiseres.
- Det går med 90.000 tonn pukk.
- 30 fjernstyrte veksler legges inn.
- 145 km spor byttes.

ØRESUND

En bro til Europa

Neste sommer åpnes Øresundsbroen mellom Sverige og Danmark for vei- og togtrafikk. Da er det brukt nærmere 32 milliarder kroner – nesten ti norske jernbanebudsjetter – på denne forbindelsen som ikke bare er en bro til Europa. Den blir også bindeleddet i en slagkraftig EU-region med 3,5 millioner mennesker.

AV KJELL BAKKEN

I august heises det siste elementet til brodekket på plass på Øresundsbroen. Brodekket er bygget i to etasjer, en underetasje for togene med bilveg over. Fra årsskiftet vil skinnegangen være på plass og de første prøvetogene kan pendle over. Når broen åpner om ett år skal togene suse i 200 km/t mellom Malmö og København over Øresundet.

Tung region

Øresundsforbindelsen er ikke bare en forbindelse mellom Danmark og Sverige, men knytter to storbyer sammen i en region med 3,5 millioner mennesker. Øresundsregionen blir i fremtiden EUs nordligste tunge region. Forkjemperne for Øresundsforbindelsen mener prosjektet betyr kulturell og industriell utvikling av stor betydning for både for Sverige og Danmark, mens kritikerne er redd for at alt nord for Øresund blir en fremtidig utkant. Noe å tenke på for våre hjemlige politikere.

Flytog

Øresundsforbindelsen er mer enn bare en lang bro. Fra København er det delvis bygget en ny dobbeltsporet jernbane ut til Kastrup lufthavn. Under ekspedisjonsbygningen er det bygget en ny togstasjon etter samme mønster som stasjonen på Gardermoen. Flytogene er allerede begynt å gå med så stor suksess at SAS har nedlagt flybussen fra sentrum ut til flyplassen. Denne jernbanen er en integrert del av både det lokale trafikksystemet i København og Øresundsforbindelsen.

Kunstig øy

Fra Kastrup fortsetter motorveien og jernbanen ut over en kunstig bygget halvøy. Her er innslaget til en 3,7 km lang senketunnell som kommer opp på en fire kilometer lang kunstig øy som har fått navnet Peperholm. Herfra går veien og jernbanen opp på selve broen som først møter fastland etter 7,8 kilometer ved Lernacken sør for Malmö. Neste år starter byggingen av en 12 kilometer lang jernbane som skal gi en raskere og direkte jernbane fra Lernacken til Malmö Centralstasjon. I dag er Malmö C en sekkestasjon hvor alle tog må vende og kjøre en lang sløyfe rundt byen for å komme ut på Øresundsbroen. Prosjektet, som har fått navnet City-tunnelen fordi halvparten av strekningen skal gå i tunnel under sentrale Malmö, skal så ferdig i 2005 og vil koste nesten fem milliarder svenske kroner.

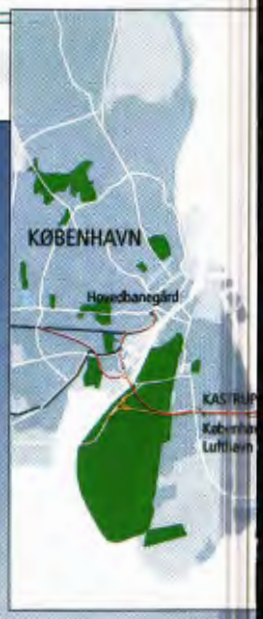


FOTO: LUDVIG SOLVANG

Testkjøring

Frem til Kastrup er banen ferdig bygget og for lengst tatt i bruk. Videre er spor lagt frem til selve broen. Også åkene til kontaktledningsanlegget er kommet på plass. Når det siste broelementet er på plass i august starter byggingen av sporene på resten av strekningen til Sverige. Ved årsskiftet kan de første testtogene ta turen mellom de to nordiske landene.

Stor kapasitet

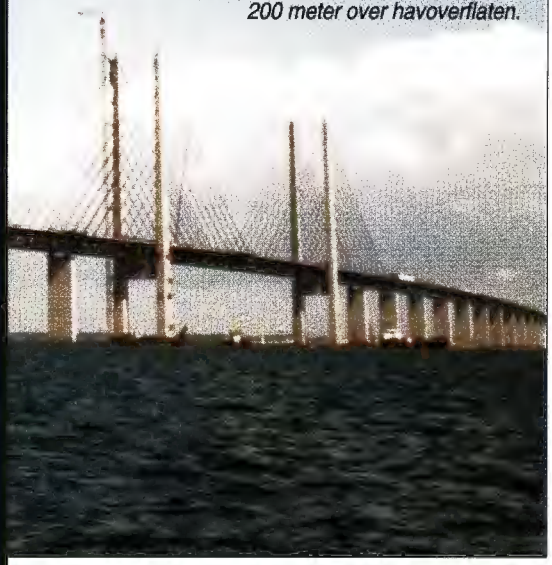
Øresundsbanen er bygget som en såkalte transeuropeisk jernbaneforbindelse og er dimensjonert for en kapasitet per time på to godstog, to danske IC-3-tog, seks danske ER4-regionaltog og to fjerntog som det svenske X2000. Hastigheten skal være 200 km/t og banen er utstyrt med fullelektroniske sikringsanlegg og ATC. To tog kan kjøre etter hverandre med to minutters mellomrom. Banen fjernstyres fra togledersentralen på Hovedbanegården i København.

Togpendling

Etter åpningen av selve Øresundsbroen vil flytogene være en del av et regionalt togtilbud som pendler fra Helsingør til København og videre til Kastrup. Derfra over Øresundet til Malmø og videre opp til Helsingborg. I tillegg vil nattog og langdistansetog fra Oslo og store svenske byer bli kjørt over Øresund. Trafikken med jernbaneferjene mellom Helsingborg og Helsingør vil bli lagt ned. Innenfor den nye Øresundsregionen er siktemålet at det aller

Øresundsforbindelsen består av en tunnel fra Danmark og en bro fra Sverige som møter hverandre på Peperholm, en fire kilometer lang kunstig bygget øy midt i Øresund.

Det er store dimensjoner over Øresundsbroen. De to brotårnene er rager mer enn 200 meter over havoverflaten.



meste av pendlingen skal foregå med tog for ikke å øke presset på biltrafikken i København. Biltrafikken regnes som gjennomgangstrafikk og er derfor priset deretter. For jernbanen er prisen satt til 300 millioner kroner i årlig kjøreavgift, fordelt mellom DSB og SJ med en halvpart hver.

Nye planer

Med forbindelsene over Storebelt og Øresundet er Danmark knyttet sammen både innad og utad. Utsiktene til at Øresund blir en stor region bekymrer i Midt-Sverige. Herfra kommer nå ønsker om en vei-og jernbaneforbindelse mellom Helsingør og Helsingborg fordi man mener Øresundsforbindelsen vil bli sprengt i fremtiden. I tillegg er man så smått begynt å arbeide med en tunnelforbindelse som skal erstatte ferjene mellom Rødby og Puttgarden i Tyskland.

Årsaken til avsporingen i Gauldalen klar

BEGGE FOTO: THOR HAUG

Korntoget som sporet av mellom Singsås og Støren i Gauldalen natt til 10 juni holdt for høy hastighet da avsporingen skjedde. Dette kombinert med stuking i toget da bremsene bli tilsatt i kurven er sammen med kornvognenes høye tyngdepunkt den direkte årsaken til avsporingen, skriver Jernbaneverkets uhellskommisjon i sin rapport. Toget kjørte i 106 km/t i stedet for 70 km/t som er tillatt hastighet gjennom kurven der avsporingen skjedde. Toget bestod av 23 vogner med korn og avsporingen førte til et omfattende oppryddingsarbeid. Likevel var Rørosbanen klar igjen allerede lørdag 12.juni etter iherdig innsats fra mannskapene i Region Nord.

Denne gjengen fikk ryddet og klartgjort Rørosbanen på rekordtid etter avsporingen. Her er de samlet i forbindelse med en middag for personalet som hadde mange strie tørner.

Det var en omfattende ryddejobb som måtte til for å få Rørosbanen klar igjen etter avsporingen 10.juni. I tillegg til å fjerne vognene måtte også banen gjenoppbygges på avsporingsstedet.

Samarbeid omHeimdal stasjon

Heimdal stasjon i Trondheim er i ferd med å bli "totalrenovert". Prosjektet er et samarbeid med Trondheim kommune, Statens vegvesen og Jernbaneverket.

AV STIG HERJUAUNE

Blant annet er det bevilget storbymidler og penger fra Trondheimspakken til prosjektet.

Første fase av utbyggingen ved stasjonen startet allerede i 1996. I forkant av VM på ski i Trondheim ble stasjonsbygningen modernisert, samtidig som det ble anlagt ny parkeringsplass og forbedringer på utearealene for øvrig.

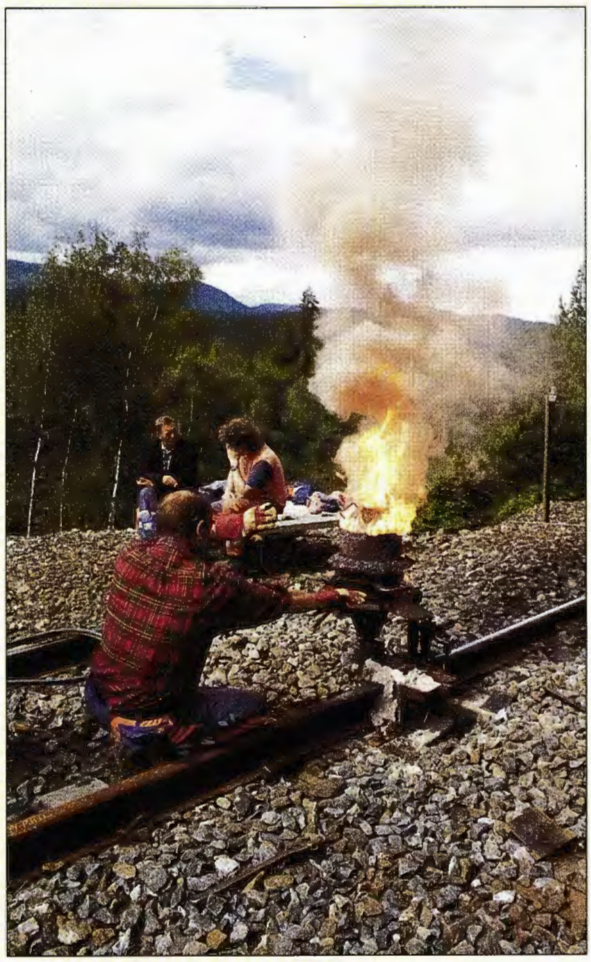
I år er fase to i gang. Det blir bygd en kulvert som skal fjerne en planovergang som har vært en klassisk problemovergang for jernbanen.. Kulverten skal ikke bare fungere som undergang. Den er plassert slik at den

FOTO:STIG HERJUAUNE

HEIMDAL: Heimdal stasjon får ny undergang til erstatning for en svært belastende planovergang.

samtidig skal ha oppgang til en fremtidig mellomplattform.

- I det "ytre" bybildet er dette et viktig arbeid. Kulverten skal bli en del av gang- og sykkelvegnettet i Trondheim, men samtidig er vi dermed også kvitt problemet med svært mye uautorisert krysning av sporene ved Heimdal, sier sjef for Prosjektavdelingen ved JN, Brede Nermoen.



ALLE FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Flammene slår opp over smeltedigelen når jernoksyd og aluminium reagerer og blir til jern og aluminiumsoksyd. Under denne reaksjonen kommer temperaturen opp i 2 400 grader. .

Det har gått varmt for seg på Sørlandsbanen i sommer. Enkelte steder i Buskerud har det blitt registrert temperaturer på opptil 2 400 grader. Aller varmest har det vært i nærheten av sporvekslene på stasjonene på strekningen Vestfossen-Meheia.

Het sommer på Sørlandsbanen

AV ANDERS HAAKONSEN

Rekordvarmen skyldes en prosess som heter aluminiotermisk sveising på fagspråket. I jernbanekretser er den knapt kjent som noe annet enn thermitsveis. Ved hjelp av denne metoden kan et lite arbeidslag sveise skinner med forholdsvis enkelt utstyr.
Thermitsveisen er gammel og velprøvd. Den ble utviklet allerede i forrige århundre. En del forandringer er gjort siden, men prinsippene er de samme.

En form med profil som en skinne plasseres rundt åpningen mellom skinneendene som skal sveises sammen. Over formen settes en smeltedigel. Denne fylles med jernoksyd og aluminium i pulverform, pluss små mengder legeringselementer, først og fremst karbon, krom og mangan. En tennstikk som ser ut som et stjerneskudd, blir varmet opp med en sveiseflamme. Når tennstikken når en temperatur på 1 200 grader, slippes den ned i smeltedigelen. Da blir det liv og røre.

En kraftig flamme slår opp av smeltedigelen når aluminium reagerer med jernoksyd og danner aluminiumoksyd og jern. Temperaturen når opp i 2 400 grader. Varmen får jernet til å blande seg med legeringselementene og bli til stål. Det hele er over på noen sekunder. En midlertidig propp under digelen smelter bort, og hvitglødende stål renner ned i formen og fyller mellomrommet mellom skinneendene. Aluminiumsoksyd som er lettere enn stål, flyter over i en slaggskål.

Etter noen minutter er stålet hardt nok til at formen kan fjernes. Da kreves det påpasselighet av sveiselaget. Tar man formen for tidlig, kan det bli rivingsskader i stålet, tar man det for sent, blir det overskytende stålet for hardt til at det kan klippes av med hydraulisk saks. Da blir det atskillig vanskeligere å fjerne det. Herdetiden før formen tas varierer mellom fire og et halvt og fem minutter, avhengig av stålkvaliteten.

Et arbeidslag fra produksjonsområde Hokksund i Region Sør har benyttet thermitsveis flittig siden mai i år. De isolerte skjøtene ved sporvekslene på Sørlandsbanen gjennom Buskerud var gamle og slitte og lå dessuten for nær sporvekslene. Med krengetogkjøring like rundt hjørnet og økende krav til punktlighet ble det bestemt å ta et krafttak. I løpet av våren og sommeren er gamle skjøter ved seks stasjoner skiftet ut og flyttet bort fra sporvekslene.

Å ha en isolert skjøt like inntil en veksel er lite gunstig. Isolasjonen blir etter hvert slitt, og det oppstår slag når togene passerer. Slagene forplanter seg til omgivelsene. Når skjøten flyttes ut fra vekselen, blir ikke vekselen og pakkingen rundt den påvirket av slagene.

Når jobben nå er fullført, er det fra 12 til 15 meter mellom vekslene og skjøtene. I stedet for den gamle isolasjonen er det lagt inn en ferdig lasket limskjøt med en total lengde på 6,6 meter.

Freddy Berg (til venstre) og Jan Harm klargjør for sveising.

T.h.:Tiden er inne! Jan Tore Aakre gir Jan Harm klarsignal til å fjerne formen.

Nederst: Nils Lars Mogen sliper sveisen. Nå kan tog 72 bare komme. Et par dager senere ble sveisen finslipt. Nå kan ikke en gang prinsessa på erten kjenne den - om hun skulle reise på Sørlandsbanen .

- Standard avstand fra vekselen til en isolert skjøt er 15 meter, men av og til kan det bli litt mindre hvis det er en gammel sveis i nærheten. Det skal være minst 7 sviller mellom to sveiser, sier sveiseleder Freddy Berg i produksjonsområde Hokksund.

- Hva ønsker dere å oppnå med dette arbeidet?

- Vi regner med å få færre signalfeil. Det har lett for å bli overslag på en isolert skjøt som er utsatt for store påkjenninger. Nå ligger de så langt fra vekslene at de oppfører seg som på fri linje. Vi har jobbet bevisst for å fjerne signalfeil. Det er et stort apparat som må settes i gang når vi må lokalisere feil. Det er mye dyrere å reparere enn å forebygge. De nye skjøtene er dessuten sterkere enn de gamle og lettere å skifte ut.

- Hva med isolerte skjøter på fri linje?

- Vi har allerede skiftet ut 70-80 % av skjøtene på fri linje mellom Hokksund og Meheia. Målsettingen er å skifte ut resten i løpet av kort tid, sier Freddy Berg.

FOTO: AXENTUM / KAREN JOHANNE STRØMSTAD

FOTO: SINDRE ÅNONSEN

Miljøprofil

Trivsel og trygghet i fokus

Miljørådgiver Malvin Bjorøy i Region Øst er mektig lei slitne floskler om miljøvennlighet. – Som om vi skulle gå rundt å stryke vennlig på bjørka, sier han og flytter perspektivet over på vår livskvalitet. Og over på spørsmålet om hvordan det bør være for at jernbanens reisende skal oppleve økt trivsel og trygghet.

AV KAREN JOHANNE STRØMSTAD

– Det spiller liksom ingen rolle om jernbanestasjonen har søppelkurver for kildesortering hvis veien dit er såpeglatt. Miljøriktige byggematerialer hjelper ikke hvis de reisende blir stående på perrongen å fryse i påvente av et tog som er forsinket. Bjorøy liker å sette ting i perspektiv. – Vi må se helheten. Se alle de tingene vi gjør i en sammenheng. Se hva som er viktig for menneskenes trivsel. Og vi må se på hva vi gjør i et globalt perspektiv.

Konkurransefortrinn

Som miljørådgiver er Bjorøys største utfordring å sørge for at miljøaspektene ivaretas gjennom styringssystemet. – Ved kontrakter og avtaler må vi hele tiden stille spørsmålet om det finnes et mer miljøriktig alternativ. Ved at vi stiller krav til leverandørene – og de til oss – kan vi komme frem til enda bedre produkter og metoder for å kunne ivareta de miljømessige aspektene, mener Bjorøy. Han påpeker at løsninger med miljøfokus absolutt er et konkurransefortrinn.

– Vi må til enhver tid gjøre det som på kort og lang sikt begrenser skader på naturen. Bjorøy jobber for et best mulig underlag for å kunne beskrive forholdene i eget hus. Med spesifikke krav til miljø i vårt eget internkontrollsystem. Han ønsker en systematisk plan for miljøarbeidet og påpeker at det ligger et ansvar for miljøtenkingen både hos dem som bestiller oppdrag og hos dem som utfører. Det totale miljøansvar skal være fordelt på alle aktører.

Tenke selv

Men det er lov å tenke selv. – Kanskje vi er for opptatt av å tenke på begrensningene heller enn mulighetene, undrer Bjorøy. Han har ingen ønsker om å gå rundt som et vandrende miljøpoliti som sjekker lysbryterne på do og melkekartonginnsamlingen i kantinen.

– Det er først når hver tenker for seg, at vi kan oppnå resultater. Hvorfor lar jeg tjenestebilen gå på tomgang? Hvorfor kjører jeg ikke defensivt? Hvorfor bruker jeg disse materialene? Bjorøy er gjerne med på at det kan være en utfordring å se hvordan små handlinger kan gi resultater. Han mener også det er en utfordring å jobbe for en bærekraftig utvikling på lang sikt, når man jobber med budsjetter som bare strekker seg over ett år. Han vil gjerne sette fokus på sammenhengen mellom investeringer og drift – på tross

Malvin Bjorøy har vært miljørådgiver i Region Øst siden stillingen ble opprettet i september 1998.

av at det ofte dreier seg om to ulike budsjetter.

– Men når det gjelder sporvekselvarmere er det mange penger å spare, sier Bjorøy. – Mye strøm kunne vært spart om sporvekselvarmerne ikke automatisk ble slått på i oktober og av i mai. Å innstallere temperaturmålere vil absolutt være god butikk.

Den gode stasjon

Bjorøy snakker gjerne om den gode stasjon. – Hvordan er den? Hva er folk opptatt av? Det avgjørende er ikke at den blir ferdig til rett tid. Eller at arkitekten får en pris for den. Nei. Ta heller tak i de reisende og spør dem hvordan de mener den gode stasjon er, sier Bjorøy. Han tror noe av svaret ligger i at stasjonen må være en del av nærmiljøet. For at barn og skoleungdom skal bli gode togbrukere, må vi få bort de mørke undergangene og de mørke perrongene. Ville du likt å stå der en mørk kveld? spør Bjorøy. Han har også tro på en integrering av tilbud som postkontor og bankterminal på stasjonsområdene. Dessuten må det være kort vei til sporene. Bjorøy er opptatt av at det må tenkes mye nytt for å kunne skape en jernbane for det 21. århundre.

– For folk flest hjelper det dessuten ikke at reisetiden kortes ned med noen minutter, sier Bjorøy og minner oss på at det i hvertfall er uten betydning om de reisende bruker lang tid til selve stasjonen fordi veien ikke er brøytet. Selv har han valgt å flytte til Asker. Han tar toget til jobben. – Vil du jobbe i Oslo får du enten flytte dit eller ta toget, mener han og betrakter bilbrukerne som fiende nummer en.

Flimmereffekt

Vi haster gjennom de lange korridorene på den nye oppgang vest på Nationalteatret stasjon. Bjorøy har håp om å rekke det planlagte toget hjem. Han kommenterer fornøyd både strukturen i betonghimlingene og de friske dekorasjonene langs veggene som flimrer i øyekroken. Akkurat som trærne som passeres i ekspressfart på lange togreiser. – Flimmereffekt, sier Bjorøy. – Å hugge ned trærne for at de reisende ikke skal plages av flimmereffekten, det er for dumt. Akkurat som om det er skogens skyld at den står der. Dessuten er fri utsikt til innsjøene for de reisende langt mindre viktig enn den næringen disse trærne bidrar med til fiskene som lever der.

Bjorøy rekker toget med knapp margin. Et møte om miljøsertifisert rengjøring på en ny stasjon har laget krøll i tidsskjemaet hans.

Sikkerhetstiltak på Jærbanen

FORNØYD: Tekniker Kårleiv Kristoffersen inspiserer gjerdet, og håper det vil ha den ønskede effekten.

I en årrekke har det hersket en ukultur med ulovlig ferdsel i sporet på Jærbanen. Det vil faglig leder linjen Roy Ramsland i Jernbaneverket Region Sør nå ha slutt på.

AV SINDRE ÅNONSEN

Mediene har presentert historier om speiderledere med tropp på tur i sporet. Andre fisker fra Launesbrua i Egersund. Og på enkelte stasjoner har folk anlagt sin egen sti fra privatboligen til skinnegangen der de ufortrødent har vandret over i en årrekke – både livsfarlig og i strid med lover og regler om ferdsel i sporet. Jernbaneverket er oppmerksomme på problemet, og forebyggende tiltak iverksettes hvert eneste år. Denne sommeren er det satt opp gjerde rundt Vigrestad stasjon, hvor det har vært flere nestenulykker. Og til høsten håper Roy Ramsland at skolene i området vil bli med på et samarbeid om en kampanje mot ulovlig og farlig ferdsel i sporet.

Høy hastighet

Når dette nummeret av Kjøreveien har gått i trykken, er den siste gjerdestolpen satt opp i området rundt Vigrestad stasjon. I tillegg er det satt opp sykkelstativ ved siden av jernbaneundergangen på stasjonssiden som fører til midtplattformen. Tidligere satte folk fra seg syklene på andre siden av sporet og vandret så over dette på vei til midtplattformen.

-Når fjerntrafikken passerer i 125 kilometer i timen, sier det seg selv at dette ikke er spesielt heldig, påpeker Ramsland.

Det gamle gjerdet, som ikke dekket hele stasjonsområdet, var ikke mer enn knappe meteren høyt og fungerte ikke hensiktsmessig. Ramsland er derfor meget tilfreds over at man nå oppgraderer sikkerheten ved stasjonen.

Eget ansvar

Men om gjerder reduserer den farlige trafikken over sporet, er ikke slike tiltak nok til å gjøre slutt på problemet.

-Det må en holdningsendring til. Både besteforeldre og foreldre har fungert som dårlige rollemodeller for de yngre. Gjennom årene har det vokst frem en ukultur på Jæren, sier Ramsland.

Han har derfor tatt initiativet til en kampanje der det blir satt fokus på sikkerhet i sporet. Målet er å involverer lærere og elever ved barne- og ungdomsskolen på Vigrestad og invitasjoner vil bli sendt ut til skolene i begynnelsen av august. Gjennom å møte Jernbaneverkets sikkerhetsfolk i regionen og ikke minst en lokfører, håper Ramsland på en holdningsendring. Lignende kampanjer har tidligere vært kjørt i Region Nord med god pressedekning og flotte tilbakemeldinger fra både elever og lærere.

Isocyanat-hvor farlig er det?

I sommer ble signalarbeideres bruk av giftstoffet isocyanat offer for stor medieoppmerksomhet i Trøndelag. Nå avventer Region Nord på resultatet av prøver som er tatt.

AV STIG HERJUAUNE

ALLE FOTO: ATIG HERJUAUNE

"A SMALL STEP FOR ME – BUT...": Signalarbeider Harald Hansen iførte seg forskriftsmessig "romdrakt" da han gjennomførte fylling av skjøtemasse under prøvetakingen. I midten forsker Olve Rødmyr (RiT) og bedriftssykepleier Marit Øverås. Inntil prøvene er ferdig analysert ved Universitetet i Lund krever JN at signalarbeiderne benytter vernedrakter når de fyller skjøtemasse.

Prøvene er sendt til Universitetet i Lund i Sør-Sverige, og vil foreligge innen september. Dette resultatet avgjør hvorvidt Jernbaneverkets signalarbeidere må ta i bruk verneutstyr på permanent basis når de skjøter kabler.

- Vi tar dette alvorlig, og vi ønsker å avdekke om våre folk er utsatt for dette stoffet, sier produksjonssjef Knut A. Skaugstad i Region Nord.

Mediefokus

Det ble satt fokus på problematikken omkring isocyanater da media fanget opp et brev fra Hovedkontoret til Region Nord hvor regionen ble bedt om å se nærmere på bruken av slike stoffer.

I løpet av et par dager havnet saken i aviser og radio. Saken ble vinklet på at arbeidere i Jernbaneverket kan ha vært eksponert for giftstoffet i opptil 30 år.

ANALYSERER: Forsker Olve Rødmyr (RiT) foretok prøvetagingen for JN.

Medias presentasjon av problemet førte til at personalet satte spørsmål ved både isocyanater i skjøtemassen og sine egne arbeidsrutiner.

Det har hele tiden vært en dialog mellom ledelsen og det berørte personalet i denne saken. Blant annet er man enige om at de av arbeiderne som føler seg usikre, skal slippe å arbeide med dette, inntil resultatet av prøvene foreligger. De andre jobber som før, men med verneutstyr.

Prøver

Region Nord innførte umiddelbart krav om bruk av verneutstyr og pustemaske inntil resultatene av et prøveprosjekt foreligger.

Samtidig fikk Produksjonsavdelingen inn en forsker fra Regionsykehuset i Trondheim som gjennomførte luftprøver ved innlegging av skjøtemasse.

Prøvene er nå ved Universitetet i Lund i Sverige til nærmere undersøkelse. Det er ventet at resultatet foreligger i løpet av august.

- Vi forlanger at arbeiderne bruker verneutstyr inntil videre. Først når resultatene av prøvene foreligger, vil vi ta en endelig avgjørelse på hvorvidt vi fortsatt skal bruke dette stoffet, eller om vi skal søke å finne et annet stoff til bruk ved skjøting av kabel, sier produksjonssjef Knut A. Skaugstad.

Skjøtemasse

Isocyanat finnes blant annet i skjøtemassestoffet som signalarbeiderne benytter når de skjøter kabler. Massen fylles fra en lukket pose og ned i en lukket muffe som er montert over skjøtestedet. Jernbaneverkets signalarbeidere har benyttet denne skjøtemassen og denne metodikken i mange år. En spesialist på isocyanater sier til JN at det er lite sannsynlig at skjøteprosessen er spesielt farlig for våre montører, særlig siden metoden sørger for at stoffet i stor grad er isolert under arbeidsprossen, men også fordi den typen isocyanat som benyttes i dette tilfellet ikke er en spesielt "aggressiv" type. Imidlertid vil resultatet av prøvene vise om det er sannsynlig at arbeiderne likevel skulle være eksponert for isocyanat.

STORE SKADER: Sigurd Egeli (t.v.) og trafikkinspektør Oddbjørn Kleivane kan bare konstatere at raset har gjort store skader på skinnegangen. Likevel ble banen klar igjen samme formiddag.

SKUMMELT: Slik så den ene av de to rassteinene ut. Ikke spesielt trivelig.

Godt samarbeid etter avsporing

Rett foran øynene til føreren av godstog 5807 på vei til Stavanger raste to store steinblokker ut i skinnegangen 500 meter vest for Marnardal stasjon på Sørlandsbanen. Det resulterte i avsporing, men godt teamarbeid av Jernbaneverket og NSB BA gjorde at trafikken var raskt tilbake på skinnene. Ingen av de to lokførerne på toget ble skadet.

AV SINDRE ÅNONSEN

Raset skjedde 02.50 natt til fredag 23. juli. Med 100 meter frem til rasstedet var det ikke mulig for toget å stoppe, men heldigvis gikk det bra. Bare to av akslingene på loket kom utenfor sporet idet godstoget pløyde den ene av steinblokkene ned i svillene 3-400 meter vestover fra rasområdet. 26 sviller ble pulverisert, og anslagsvis 600 ødelagt. Men det kunne gått verre.

Var på plass

Kort tid etter avsporingen var mannskaper fra Jernbaneverket Region Sør og NSB Microbase på stedet og startet arbeidet med å trekke loket opp på skinnene og reparere skinnegangen. Jernbaneverket var representert med folk fra produksjon, strømforsyning og signal. I tillegg var en representant for toglederområdet og fungerende banesjef Johan Briseid til stede. Totalt dreide det seg om tretten mann fra Jernbaneverket og tre fra NSB, opplyser fungerende togdriftsleder Tore Løvland i Kristiansand.

Tidlig på formiddagen var loket løftet på plass og trukket tilbake til Marnardal stasjon. Ellers ble alt annet kjørbart materiell fraktet videre til Stavanger. Og etter et intensivt arbeid kunne første tog, 722 fra Stavanger, passere avsporingsstedet klokken 11.55. Vel og merke med redusert hastighet.

Godt samarbeid

Fungerende fagleder Sigurd Egeli fra Jernbaneverket forteller til Kjøreveien at samarbeidet med NSB fungerte meget bra.

-Det er slik det alltid har vært i dette området, sier han.

Det eneste Egeli etterlyser er tilgjengelige lok i forbindelse med denne type hendelser.

-Slik det er i dag tar det for lang tid å få tak i dette materiellet, påpeker han.

Etter avsporingen ble det gjennomført inspeksjon av skråningen der raset skjedde. Det ble bestemt at nye befaringer skulle gjennomføres før man eventuelt iverksetter tiltak for å sikre rasområdet. Store mengder nedbør kan ha forårsaket raset som skjedde i et området som ikke er regnet for å være spesielt rasutsatt. Hastigheten på den aktuelle strekningen er satt midlertidig ned til 40 kilometer i timen.

I EN KRØLL: Plogen på El. 14 2165 fikk hard medfart. Loket måtte fraktes på traller til verkstedet.

Ny eventyrveg for tohjulinger i Hallingdal

FOTO: KJELL BERNSEN

Sykkelveien er godt skiltet og ligger skjermet for biltrafikken fra Rv.7. Deler av strekningen går "Eventyrvegen" sammen med Bergensbanen langs vestsiden av Strandafjorden.
VM-sølvvinner i freestyle Hilde Synnøve Lid fikk æren av å åpne "Eventyrveien", sammen med primus motor Hallgrim Berg og regionrådsjef Knut Arne Gurigard.

1.juli ble sykkelstamvegen gjennom Hallingdal offisielt åpnet av freestyle-stjernen Hilde Synnøve Lid og Hallgrim Berg, daglig leder i Fjell og Fjord Ferie AS, med sykkeltur fra Geilo til Ål og snorkapping med slirekniv ved Kleiva bru.

AV ØYSTEIN GRUE

Fem år etter at ideen om sammenhengende sykkelveg ble lansert, kunne entusiastiske Hallingdøler åpne "Eventyrvegen" mellom Geilo og Ål. Fra før er det opparbeidet sykkelvei fra Krødsherad til Ål. Nå satser flere overnattingsbedrifter i Hallingdal spesielt på å ta imot sykkelturister. Godt og vel to millioner kroner er investert i vedlikehold av eksisterende veier og skilting av Eventyrvegen.

Jernbaneverket har bidratt til sykkelstamvegen gjennom Hallingdal ved å bygge en manglende bit av vegen på oversiden av Bergensbanen ved Hol stasjon. Her er det bygd nytt og lengre kryssingsspor og i den forbindelsen ble overskuddsmassen brukt til å planere en anleggs- og sykkelveg. Dermed ble det mulig å sykle fra Geilo til Ål uten å måtte bruke riksveg 7.

-Nå er grunnlaget lagt. Nå er det opp til reiselivsbransjen å utnytte potensialet. Dette må sees som starten på en langsiktig satsing, sa regionrådsleder Knut Arne Gurigard under åpningen av den nye sykkelveien. Åpningsmarkeringen var lagt til det idylliske partiet ved Kleiva bru, mellom Hol og Strandafjorden.

Hol kommune har planer om å gjøre strekningen Haugastøl - Ustaoset asfaltfri. For å slippe å sykle langs Rv. 7 må syklistene i dag sykle på hytte- og bygdeveger på den gjenstående strekningen.

25 000 syklet Rallarvegen i 1998. - Allerede neste år forventer jeg resultater av markedsføringen av Eventyrvegen, sier daglig leder i Fjell og Fjord Ferie AS Hallgrim Berg, til Kjøreveien.

Ingen annen sykkelløype har så høy standard på overnattings- og servicetilbud som Hallingdal kan by på, reklamerer Hallgrim Berg.

SYKKELVEG-FAKTA:

- "Eventyrvegen" gir sammenhengende sykkelveg over Hardangervidda fra Flåm –Myrdal og Finse til Haugastøl – Geilo – Krødsherad i Hallingdal
- Mellom Haugastøl og Flåm kalles sykkelvegen Rallarvegen , 89 km.
- Den nye strekningen fra Geilo til Krødsherad kalles "Eventyrvegen" og er 163 km lang.
- Skilt og et eget sykkel-kart gir informasjon om avstander og omgivelser.

Attraksjoner langs Eventyrvegen:

- Fuglereservat ved Strandafjorden
- Rolf Nesch-museet på Ål
- Torpo stavkirke fra 1100-tallet
- Tropicana på Gol
- Norrønt gudemuseum på Gol
- Hallingdal Folkemuseum på Nesbyen
- Vassfaret Bjørnepark i Flå
- Fridheim Eventyrmuseum på Noresund
- Krøderbanen

BEGGE FOTO: STIG HERJUAUNE

ONKEL SKRUE: Ola Granlund (t.v.) og leder Lasse Eriksson midt i arbeidet med å skru inn 136.000 skruer i Hommelvik.

Vrien sommerjobb!

Ville du tatt jobben med å skru inn 136.000 skruer i tunge, bløte tresviller i løpet av noen varme, trønderske sommeruker? Ola Granlund har gjort det. Han vet hvordan det føles når skrue nr. 135.999 full av motstand og uendelig sakte eter seg inn i bløtt treverk...

AV STIG HERJUAUNE

Ola Granlund og hans arbeidskamerater har hatt tilhold på Hommelvik stasjon, hvor de har klargjort 17.000 bøkesviller for legging på Meråkerbanen senere i høst.

Svillehaugen er mer enn enorm. Svillene er nyimpregnerte, og ikke av det mest delikate å håndtere slik uten videre – i hvert fall ikke med stekende varm, trøndersk sommersol hengende over solbrente rygger.

Tusenvis

Jernbaneverket satte bort dette arbeidet til hovedenterprenøren for svillebyttet på Meråkerbanen; Rosenkvist AS. Svillene skulle klargjøres til hovedarbeidet begynte 8. august. Dette arbeidet innebar at de måtte påmonteres skinneplate, skruer og skrueskiver slik at svillene var klare for direkte skinnelegging og befestigelse med pandrolfjærer.

Mer konkret fortalt har klargjøringsarbeidet omfattet;

- 17.000 sviller
- 34.000 skinneplater
- 136.000 skruer
- 136.000 skrueskiver

Samlebånd

- Arbeidet går etter samlebåndsprinsippet. På den måten klarer vi å effektivisere arbeidet og komme opp i et akseptabelt antall sviller per dag, forteller entreprenørens arbeidsleder, Lasse Eriksson.

På det meste har arbeidsgjengen vært oppe i 600 sviller per dag. Da kjøres svillene ut og legges etter rekke. Først i rekken kommer gutten som har ansvaret for å legge skinneplatene på plass. Etter ham kommer den som er ansvarlig for å sette i skruer og skrueskiver. Til sist kommer Ola Granlund med maskinen sin og skrur det hele sammen; en og en skrue!

- Det som opptar meg nå, er å få jobb på anlegget på Meråkerbanen i høst, det skulle jeg ha likt, utbryter den unge rallaren over nok en skrue i den stekhete sommervarmen.

Lærling med jernbanen i blodet

Hans Petter Bredholt (20) tilhører første lærlingkullet som utdannes etter Reform '94. Han er den første energimontørlærlingen i Jernbaneverket overhodet, og er sånn sett smått historisk. Men som representant for slekta må unggutten finne seg å stille bak i køen. Han kommer nemlig fra en real jernbanefamilie, og følger i fotsporene til pappa John, broren Frode og onklene Arild, Knut og Ivar. Nylig besto han svenneprøven med glans. Prøvenemnda i Østfold karakteriserte Hans Petters innsats som et eksempel til etterfølgelse.

AV HARRY KORSLUND

Hans Petter Bredholt ved sitt svenneprøveanlegg på Østfoldbanens Østre Linje. Anlegget var ikke ferdig da bildet ble tatt.

Energimontørfaget ble etablert som et nytt fag i kjølvannet av Reform '94, og veien mot fagbrev og fagarbeiderstatus har vært lang for Hans Petter og andre som har fulgt de nye opplæringsplanene som ble vedtatt i forbindelse med den landsomfattende skolereformen.

-Jeg tok fatt på utdanningen høsten 1994. I to år var jeg elev på elektrolinja ved Borg videregående skole i Sarpsborg, før jeg ble tatt inn som lærling i Jernbaneverket oktober 1996. Ett år senere bar det inn på skolebenken igjen til 15 ukers teoriundervisning og avsluttende eksamen før jul i 1997.

-Det er et krav at energimontørlærlinger må bestå en teoretisk eksamen før de kan ta fatt på arbeidet med den praktiske svenneprøven, forklarer Hans Petter, som i lengre tid har arbeidet utrettelig med prøveanlegget sitt på Mysen. Og det var ikke småtteri den håpefulle og dyktige lærlingen ga seg i kast med.

Også skiltene og signalene som markerer dødseksjonen er revidert av energimontørlærling Hans Petter Bredholt.

-Prøveanlegget består av en såkalt sonegrensebryter, eller dødseksjon om du vil, i kontaktledningsanlegget. Slike brytere er plassert mellom to omformerstasjoner, og gjør det blant annet lettere å spore opp feil som har oppstått på kontaktledningsanlegget. Det dreier seg om en komplett installasjon, sier Hans Petter og forklarer ivrig om jobben med å strekke kabler fra kontaktledningsmastene og inn til de nødvendige bryterne i stasjonsanlegget. I tillegg har jeg revidert skiltene og signalene som markerer dødseksjonen.

Minigraver

Gjennomføringen av svenneprøven for energimontører foregår ikke på slump. Det vet Hans Petter det meste om.

-Selve prøven er tredelt og består av planlegging, gjennomføring og dokumentasjon. Jeg gjorde unna det meste av planleggingen og en god del av de forarbeidene i fjor. Blant annet bygget jeg opp igjen kiosken som tidligere befant seg på Rygge. Kiosken ble fraktet til Mysen på Robeltralle, sier Hans Petter, som er glad for velviljen han er blitt møtt med alle de gangene han har hatt behov for skinnegående transport av kabelkanaler, pukk og andre tunge ting.

-Hva har du lagt vekt på i arbeidet med svenneprøven?

-Det viktigste har vært å sørge for en fagmessig utførelse av anlegget slik at det tilfredsstiller de krav og forskrifter som gjelder. Jeg har også lagt vekt på at det skal se ordentlig ut, sier Hans Petter om anlegget som for øvrig vil bli et permanent tilskudd til jernbaneteknikken på Mysen.

-Hvem stod for grunnarbeidene på stedet?

-Jeg fikk lånt meg en minigraver, og sørget for graving og planering sjøl. Hans Petter smiler, og mye tyder på at denne karen ikke er tapt bak ei vogn.

-Det inntrykket kan jeg bekrefte, sier gruppeleder Jan Prang ved strømforsyning i Sarpsborg, og er full av lovord om en kommende fagarbeider han gjerne skulle beholdt under sine vinger.

-Men slik blir det ikke?

- Nei planen er å gå rett over i læra som signalmontør.

-Var det noe du fant på helt av deg selv?

-Nei, produksjonsleder Tom Raymon Kristoffersen ga meg tilbudet, og jeg takket ja. Jeg kan jo ikke gi meg nå som jeg er så godt i gang, ler Hans Petter, som ikke legger skjul på at han trives blant gode kolleger i Sarpsborg.

-Så en bindingstid på tre til fire år virker ikke avskrekkende?

-På ingen måte! Jeg trives utrolig godt i jernbanemiljøet, og har i grunnen gjort det helt siden jeg som smågutt fulgte fattern på jobb. Jeg hang i buksebaken på'n så fort jeg hadde sjansen, og var nok ikke gamle karen da jeg lærte de første hemmelighetene om kjøring av Robeltralle. Sikkert ikke helt lovlig, men du verden hvor moro det var.

På vakt

Ruster ikke

HEKTISK ARBEISDAG: Tore Vehus kan fortelle om hektiske arbeidsdager i Stavanger, selv om det er litt roligere om sommeren.

Mens noen nyter late feriedager må andre se til at alt går riktig for seg med avviklingen av togtrafikken. Togleder Tore Vehus i Stavanger har i hvert fall ikke problemer med å få tiden til å gå.

AV SINDRE ÅNONSEN

Ferien ble avviklet tidlig på sommeren med båttur fra Egersund til Grimstad. Men spesielt heldig med været var ikke Vehus. Da Kjøreveiens utsendte påpeker en ikke helt ubetydelig brunfarge får vi kontant tilsvar.

-Dette her? Det e' rust! Nei, været va'kkje noge særlig sørøve, men få med at maden va'god og kvinnene villige, ler han på klingende egersunddialekt.

For ordens skyld: Vehus er en gift mann, og på jobben ruster han i hvert fall ikke. Der er det nok å gjøre. Til sammen er det ni togledere i Stavanger. Hvor mange det blir i fremtiden er litt usikkert, sier Vehus, ettersom det er omorganisering på gang. Det er blant annet lagt opp til mer kombinert drift der toglederne fungerer som togekspeditører også store deler av dagen. Vehus er redd for at arbeidspresset kan bli for stort for arbeidsstokken, men legger samtidig til at omorganiseringen fører med seg en kompetanseutvikling gjennom et internt opplæringsprosjekt.

Ombygging

Som i Drammen har togekspedisjonen i Stavanger hatt et byggeprosjekt gående innenfor dørstokken. Men like dramatisk som i Drammen har det likevel ikke vært.

-Det er blitt satt opp noen dører og et par vegger. Blant annet skal vi nå få vårt eget spiserom, sier Vehus som ser frem til akkurat det.

Det har også blitt montert ekstra låser på dørene. Dette for å sikre både ansatte og lokalene mot uønsket besøk. Klientellet som frekventerer stasjonsområdet er ikke alltid mors beste barn.

-Nei, selv om vi ikke er spesielt redde, så gjelder det å ha et skikkelig sikkerhetsnivå, understreker friskusen fra Egersund – etter Vehus sin mening verdens navle.

Pendle gjør han hver dag. En time hver vei. Men det gjør ingenting. Kona gjør det samme, forteller han. Trives i Stavanger gjør han også. Vehus har vært i togledelsen i 16 år, og før det var han på Bryne i 10 år.

Litt roligere

Selv om toglederne i Stavanger ikke har problemer med å fylle tiden med fornuftige gjøremål, er det likevel litt roligere på sommeren enn ellers, får Kjøreveien opplyst.

-Vi har mindre lokaltrafikk, men flere fjerntog. Men generelt er arbeidspresset mindre om sommeren en ellers i året, sier Vehus.

Ellers er han fornøyd med at Jærbanen kan vise til meget bra punktlighet.

-Ja, det er ikke så verst tatt i betraktning at vi har dobbeltsporet drift på enkeltsporet strekning, mener friskusen.

Grei melding!

7. juni plassen gjenåpnet

AV HARRY KORSLUND

En god del folk møtte frem da Jernbaneverket på den siste dagen i juni inviterte til gjenåpning av 7. juni plassen. Folk storkoste seg i det fine sommerværet og satte tydelig pris på at statuen av Kong Haakon atter er tilbake, og kan skue ut over byen fra sin vante plass foran Utenriksdepartementet. I forbindelse med arrangementet ble det holdt en rekke taler, blant annet av utbyggingssjef Rolf Kr. Jelstad og utbyggingsdirektør Jon Frøisland. Frøisland benyttet anledningen til å takke for "lånet" av plassen. Ordfører Per Ditlev- Simonsen takket på vegne av byen og understreket at han var svært fornøyd med å få tilbake plassen i en enda bedre utgave enn den opprinnelige.

I tillegg til talene var det også lagt opp til variert underholdning anført av en alltid sprudlende og opplagt Wenche Foss som fremførte en prolog, spesialskrevet for anledningen av Thor Hedberg, bedre kjent som mannen bak signaturen "Laffen" i VG. Artisten Lars-Lillo Stenberg rundet av den vellykkede markeringen på 7. juni plassen med et aldri så lite musikalsk ekstranummer, hvilket ikke var helt tilfeldig. Han hadde nemlig bursdag akkurat denne dagen, og dermed dobbelt grunn til å feire.

Utbyggingsdirektør Jon Frøisland takket for lånet av 7.juniplassen under gjenåpningen, mens Wenche Foss leste prolog i anledning dagen.

Premiere for Bergensbanemodell

19. juni var det førstegangsvisning for landskapsmodellen over Hardangervidda. I forbindelse med 90-årsjubileet for Bergensbanen og ferdigstillelsen senere i år av Gråskallenprosjektet har modellbygger Ole Nashaug på Hamar bygget en skalamodell (1:25 000) som viser området Haugastøl - Myrdal - Flåm. Modellen er fargelagt i henhold til Hardangerviddas geologi. Blant de mange interessante detaljene som vises, er hvordan Hallingskarvet er skjøvet over vidda og geometrien for ny og gammel trase for Bergensbanen, inklusive Gråskallen-tunnelen som tas i bruk i høst.

Modellen er bygget på oppdrag av Region Vest og Utbygging og ble første gang vist under en utstilling på Nesbyen stasjon 19.-21. juni. Senere i sommer har modellen stått utstilt på Bergen stasjon.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

Modellbygger Ole Nashhaug med ferdig Bergensbane-modell utstilt på Nesbyen stasjon. I Juli og august har modellen stått utstilt på Bergen stasjon.

Økt parkeringskapasitet ved Tønsberg stasjon

Lenge har det vært problemer med parkeringskapasiteten ved Tønsberg stasjon. Men fra 15. august økes antall parkeringsplasser med 30 prosent.

AV SINDRE ÅNONSEN

Parkeringsarealene ved Burmavegen har vært det eneste tilbudet til reisende med månedskort, og her er kapasiteten sprengt. For øvrig har de reisende kunnet benytte de avgiftsbelagte plassene ved stasjonen. Derfor har Jernbaneverket Region Sør valgt å inngå en avtale med EuroPark AS som omfatter drift, vedlikehold og utvidelse av parkeringsarealene. Et eldre sporområde på stasjonssiden gjøres om til parkeringsplasser, og det nye anlegget skal stå ferdig 15. august. Banesjef Odd Erik Berg opplyser til Kjøreveien at en utvidelse av parkeringskapasiteten er første skritt i arbeidet med å gjøre Tønsberg stasjon til et knutepunkt.

FOTO: SINDRE ÅNONSEN

GAMLE SPOR MÅ VIKE: Ved Tønsberg stasjon erstattes gamle spor av parkeringsplasser.

Må betale

Etter avtale med EuroPark vil parkeringsområdene på begge sider av sporene bli avgiftsbelagt, og innehavere av månedskort må betale 30 kroner i måneden for et parkeringsbevis (prisen er beregnet med utgangspunkt i produksjonskostnadene). Prisen for parkering uten parkeringsbevis er per i dag satt til 10 kroner i timen og 35 kroner døgnet.

Vil ha heis

Det er ikke bare ulovlig ferdsel i sporet på Vigrestad som opptar Jernbaneverket Region Sør. Både her og på Nærbø stasjon er det behov for en heis. Men hva slags har ikke Jernbaneverket og Hå kommune blitt enige om.

AV SINDRE ÅNONSEN

Kjøreveiens utsendte kunne selv se hvor vanskelig det var å trekke en barnevogn opp trappene fra undergangen til midtplattformen på Vigrestad. Det samme gjelder på Nærbø. Bratte trinn og smal passasje skaper dårlig fremkommelighet. Og banesjef Olaf Nordbø erkjenner at noe burde vært gjort.

-Vi har forsøkt. Jernbaneverket tok initiativ til å montere små prefabrikkerte heiser på veggen i kulverten og slå hull i taket. Men dette motsatte Hå kommune seg. De insisterte på at heisen måtte bygges inn i arkitekturen. Dette ble for dyrt for oss, sier Nordbø.

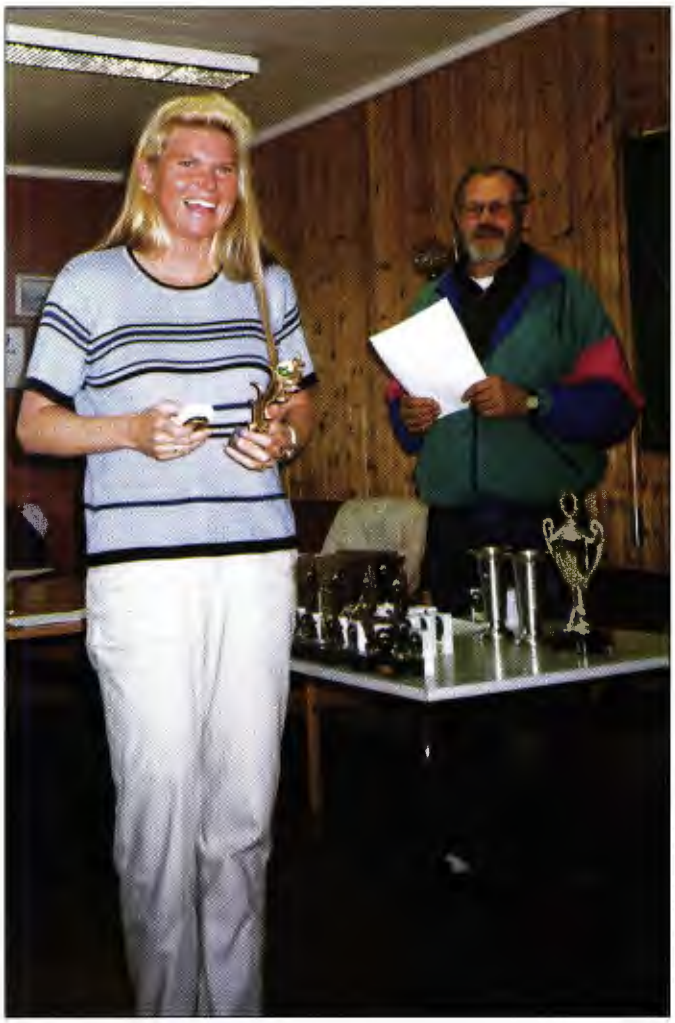
Prisen på en prefabrikkert heis er 2-300.000 kroner, mens kommunens forslag raskt ville kommet på et sted mellom 600.000 til en million kroner, legger Nordbø til. En ikke helt uvesentlig forskjell med andre ord.

-Kommunens innvending var at en prefabrikkert heis ville ta for mye plass i kulverten, opplyser Nordbø.

Der står saken i dag, noe banesjefen ikke er spesielt fornøyd med. Kjøreveien forsøkte å få en kommentar fra Hå kommune, men på grunn av ferieavvikling viste dette seg å være vanskelig. Vi kommer derfor tilbake til saken i en senere utgave.

HOLDER IKKE MÅL: Det er neppe slik vi ønsker å ta i mot unge reisende med ansvar for barnepass. Eller hva? Karine A. Hjellestad (13) sliter med barnevogn sammen med lillesøster Maren (2).

JernbaneMesterskap i terrengløp i Ski



Anne Grete Nyrønning og leder for sommerutvalget, John Bredholt.

NR	NAVN	LAG	TID
DAMER KL. C-4 (30-34)			
1.	Anne grete Nyrønning	JIL Trondheim	12.44
2.	Marianne Melhus	Marienborg	14.40
HERRER KL. B-3 (25-29)			
1.	Morten Westin	BRØBIL	13.45
HERRER KL. B-4 (30-34)			
1.	Per Erling Myhre	JIL Trondheim	10.58
HERRER KL. B-5 (35-39)			
1.	Roger Nilsen	BRØBIL	11.19
2.	Roald Tollin	JIL Trondheim	11.25
3.	Helge Johansen	JIL Trondheim	11.55
4.	Erland Nærby	JIL Ski	12.36
HERRER KL. B-6 (40-44)			
1.	Jan Olav Presthus	JIL Trondheim	10.45
2.	Leif Rekstad	JIL Trondheim	11.07
3.	Hans Petter Bredli	JIL Trondheim	11.34
4.	Magne Tauland	JIL Ski	11.43
5.	Terje Jensen	JIL Trondheim	11.54
HERRER KL. B-7 (45-49)			
1.	Arne Rislaa	JIL Kristiansand	10.00
2.	Even Løkken	JIL Trondheim	11.04
3.	Finn Kristian Landstad	JIL Trondheim	11.49
4.	Arnfinn Lien	JIL Trondheim	13.00
HERRER KL. B-8 (50-54)			
1.	Bjørn Bjerkan	JIL Trondheim	12.26
2.	Alf Andersen	JIL Trondheim	13.20
HERRER KL. B-9 (55-59)			
1.	Harry Sollie	JIL Trondheim	11.40
HERRER KL. B-10 (60-64)			
1.	Arvid Nordlie	JIL Grorud	14.42

BESTE 3-MANNSLAG:
JIL TRONDHEIM bestående av: Per Erling Myhre, Jan Olav Presthus og Even Løkken.

NSB-PREMIE GIKK TIL:

Anne Grete Nyrønning	JIL Trondheim
Arne Rislaa	JIL Kristiansand

Dagen før Holmenkollstafetten, lørdag den 8. mai, arrangerte JIL Ski JernbaneMesterskap i Terrengløp i Ski. Håpet om at flere deltagere skulle ta terrengløpet som oppvarming til Holmenkollstafetten ble dessverre ikke oppfylt. Det kom kun 3 flere deltakere i år enn i fjor, totalt 21, fordelt på 2 damer og 19 herrer. Det er tydelig at terrengløp ikke er en sport i medvind for deltakere boende på Østlandet. Av de totalt 21 som deltok, var det hele 15 fra JIL Trondheim og 1 fra Marienborg!! Innbydelsen til arrangementet kom dessverre noe sent ut, men de som er interesserte vet å skaffe seg den nødvendige informasjonen.

Arrangementet ble meget bra gjennomført! Det er en stor glede å se den iveren og engasjementet som JIL Ski la til grunn, spesielt fra den "eldre garde"! Det er noe med erfaring og rutine, som gjør at enkle ting forblir enkle. Og det ble det i Ski!

Det var en meget fin maidag, med varme i været og sol på himmelen. Med andre ord en perfekt dag! Løypa på 3 km var lagt i Hebekkskogen og var meget bra. Det ble inndelt i klasser og tilslutt kunne vi kåre 4 JernbaneMestere! Etter at løpet var omme, dro vi ned til klubbhuset til JIL Ski, hvor det var bevertning og premieutdeling. Huset bar preg av en hyggelig atmosfære og god stemning.

JIL Ski hadde noen overraskende gavepremier til JernbaneMesterene, hvor det varierte fra elektrisk trådgressklipper til fiskeutstyr! På resultatlisten kan vi lese at Anne Grete Nyrønning er uovervinnelig i dameklassen. Hun vant i fjor og vant igjen i år! For herrene var det litt annen klasseinndeling i år blant de lavere klassene og vi fikk to ny Jernbanemestere der. Harry Sollie beviste nok en gang at han er den raskeste i de øverste klassene. JIL Trondheim klarte å ta med seg 3 av de 4 JernbaneMester-titlene, bare adskilt av Arne Rislaa fra JIL Kristiansand, som til gjengjeld var den raskeste av oss alle! Jeg vil takke JIL Ski for et godt gjennomført mesterskap!

For NJIF, Morten Westin

Jernbaneverket er nå på internett:
Adressen er HTTP://www.jernbaneverket.no

Norge suverene nordiske jernbanemestre i bridge

Mesterskapet ble avviklet på Hamar sist i mai og vi spilte to hele matcher på fredag, og etter meget god bridge vant Norge begge kampene .

Først slo vi Finland, vår antatt hardeste konkurrent, 25-4, deretter Sverige 25-5.

Mesterskapet var allerede nesten i havn, og avslutningen mot Danmark lørdag bar preg av dette, selv om vi tilslutt vant 22-8.

Et suverent mesterskap til Norge, som også tok vandrepokalen til odel og eie, etter 3 napp siden 1993. Finland hadde ett napp i 93.

Leif Nygård

Sluttresultat:
1 og Nordiske Mestre 1999

	Norge	72 Vp
2	Finland	44
3	Sverige	32
4	Danmark	31

Norges lag:
Arve Nordskag-John Våge
Knut Singsaas-Reidar Bårseth
Arne Joar Basmo-Leif Nygård
Erling Jarsve, lagleder

Foran fra v. K.Singsaas og J.Våge Bak f.v. L.Nygård, A.Nordskag, R.Bårseth, A.J.Basmo

Det 106. ord. Landsmøte i Norsk Jernbane Avholdsforbund

Fredag den 28. mai kl 16,00 ble det 106.ordinære Landsmøte i Norsk Jernbane Avholdsforbund åpnet på Geilo, nærmere bestemt Ustedalen Hotell. Avdeling 19, Bergen stod som teknisk arrangør.

Forbundsleder Reidar Flatland hilste de 56 delegater, æresmedlemmer og gjester velkommen i en hilsningstale der han viste til at den første privatdrevne jernbane var et faktum med "Timetoget" som skal trafikkere Bratsbergbanen mellom Notodden og Porsgrunn. Han viste videre til NSB,s nye tilbud i persontrafikken med NSB "Puls" "Agenda" og Signatur. Flatland kom videre inn på situasjonen med "Rondeslottet" Høyfjellshotell som nå er tenkt solgt og var bekymret for hva dette ville bety for det populære Vinterkurset. Flatland minnet tidl. Lok.fører og forbundsleder Finn Corneliussen som døde 8.mai.

Ikke uventet knyttet Flatland bemerkninger til fotballbråket mellom SIF og Brann, Bergen i Drammen der 13 personer ble innbrakt for fyll og bråk. Han mente avisene burde omtalt årsaken til bråket, nemlig fylla.

"Dette er ikke et enkeltstående tilfelle, men et ledd i en utvikling som det er fare for bare blir verre", sa Flatland. Avslutningsvis pekte Flatland på at det til dette Landsmøtet forelå hele 19 forslag til behandling og at Forbundsstyret også hadde lagt fram et forslag til Handlingsplan fram til år 2000 som han håpet Landsmøtet ville ha meninger om.

Etter at Landsmøtet hadde valgt sine tillitsmenn tok en fatt på behandlingen av innsendte forslag: For lettere å lokalisere avdelingenes arbeidsområde, både for medlemmer og andre, ble et forslag om å stedsrelatere avdelingene enstemmig godkjent.

For eksempel vil avdelingene 1 – 3 og 9 heretter hete avdeling Oslo – avd. Drammen og avd. Skien.

Et forslag det knyttet seg stor interesse til var en "prøveordning" (2 år) med valg av egen informasjons- og reisesekretær og som Landsmøtet ønsket skulle være på plass innen utgangen av september måned. Informasjonssekretærens arbeidsoppgaver vil bli utarbeidet av

Forbundsstyret, men det er et klart ønske om at han deltar i fagforbundenes/foreningenes møte- og kursvirksomhet, for å orientere om NJA,s arbeide. En presentasjonsvideo av NJA er under produksjon og representanter for Buskerud Filmamatører, Drammen var da også tilstede for å gjøre sine opptak. Videon er tenkt ferdig i år 2000 og vil forhåpentligvis være til hjelp for den nye informasjonssekretæren.

NJA,s forbundsfane ble stjålet etter innbrudd på Høn stasjon for snart 2.år siden og er ikke kommet til rette. Landsmøtet så ikke det store behovet for å skaffe seg en ny, men gav Forbundsstyret i oppdrag å utstyre feriestedene Høl og Øynaden med flagg og vimpler. Forbundets forslag til Handlingsplan ble enstemmig godkjent etter saklig diskusjon og stort engasjement.

Prosjektgruppe.

Stor interesse knyttet det seg til forslagene fra en tidligere nedsatt prosjektgruppe som hadde arbeidet siden forrige Landsmøte. Gruppen bestod av Ingrid Holst Swenssen, Arnfinn Edvardsen, Ole Johnny Bråten, Kåre Fossum og med Sigmund Bell Rysst som leder. Gruppen presenterte hele 10 forslag til markedsføring av NJA innen bedriften og forslag til fornying av organisasjonen.

Presentasjonsvideon og ansettelse av en

Informasjonssekretær er tidligere beskrevet. I tillegg er tenkt en ny informasjonsbrosjyre og ambulerende informasjonsstativer. Det skal opprettes sider på Inter/Intranett og en fadderordning for nåværende og nye medlemmer er allerede under utprøving i avdeling Drammen med gode resultater.

Forslagene ble grundig behandlet og godkjent og det står nå til Forbundsstyret å sette disse ut i livet.

VALGENE gikk greit der Rolf Andreassen og Jan Tonne fortsetter som h.h.v. nestleder og organisasjonssekretær i Forbundsstyret. For øvrig ble valgt medlemmer til Studienemnda, Ungdomsnemnda og Kvinnenemnda.

Avslutningsvis må nevnes at Landsmøtet lot seg underholde på fredagskvelden av 7.årige Lisbeth Haraldsen som spilte torader trekkspill og av Jostein Sandsmark som kåserte og viste lysbildeserien "Ved foten av Hallingsskarvet" En flott bildeserie og vakker natur. Lørdag underholdt tidligere turistsjef Ulf Kløve med å fortelle, svært fornøyelig, fra Geilo i eldre tid.

Søndag var Landsmøtet på busstur til gamle Hol Kirke i strålende sommervær. Et godt Landsmøte var over der viktige beslutninger for det videre arbeidet ble trukket opp.

Kåre Fossum, referent.

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

JM old boys 7'er fotball

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

Årets old boys JM ble arrangert av JVIL Hønefoss, på Heradsbygda stadion. Det var en fin ramme rundt arrangementet, men noe skuffende deltakelse. kun 5 lag stilte, etter at Mosjøen måtte melde avbud.

Det ble spilt serie mellom de 5 lagene, Hønefoss, Drammen, Alnabru, Grorud og Bergen. Det var et lag som utpekte seg fra start med fint lagspill av høy kvalitet og teknisk briljans. Dette laget gikk ubeseiret gjennom sine 4 kamper og kan med rette kalle seg verdige JernbaneMestere. Nemlig Alnabru.

NJIF og Fotballutvalget Gratulerer!!!

Laget bestod av følgende spillere: Vidar Larsen, Harald Berntsen, Svein Haugslien, Jon A. Pedersen, Harald Farstaug, Arne Granøien, Leif Hansen, Erik Holtet, Terje Lübeck, Odd Magne Olsen og Kjell Ødegård.

Lag	Kamper	S	U	T	Mål	Poeng
Alnabru	4	4	0	0	17-2	12
Grorud	4	3	0	1	15-5	9
Bergen	4	1	1	2	7-7	4
Drammen	4	1	1	2	3-4	4
Hønefoss	4	0	0	4	3-25	0

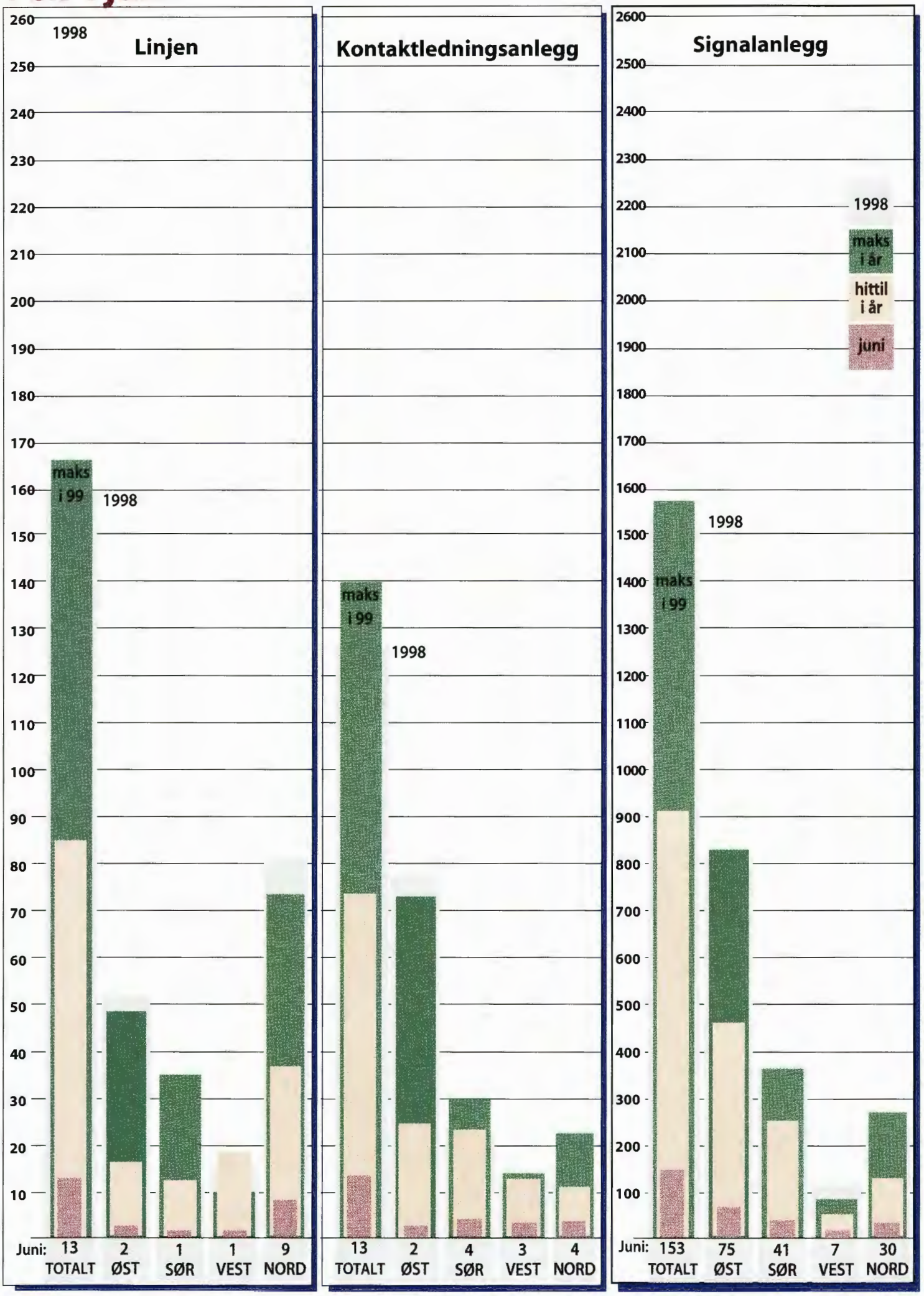
Fotballutvalget og NJIF ønsker og håper på større oppslutning ved neste JM 7'er fotball. Arrangør er Kristiansand S og datoen er den 18-19. september.

Bjørn Kårvatn, Hans, Roar Nilsen, fotballutvalget NJIF

STORTORVET-TIDEN NÆRMER SEG
– HAR DU PUBLIKASJONER DU VIL BLI KVITT?

Før flyttingen til Stortorget i høst skal det ryddes og pakkes på alle kontorer. Papircontainerne vil sikkert bli flittig brukt, men vær selektiv! Har du publikasjoner laget av NSB og JBV, bør de heller sendes biblioteket. Vi vil gå igjennom det vi får inn og fylle eventuelle hull i samlingen. Har du en konferanserapport eller to som du ikke vil ta med deg, tar vi svært gjerne imot dem også.
Kanskje du til og med finner noe som allerede tilhører biblioteket?
Dette gode tilbudet blir stående fram til 1. september. Etter denne datoen, ber vi deg vente med avleveringene til vi er vel installert på Stortorvet. Biblioteket skal flytte mange tusen bøker og andre publikasjoner fra Prinsens gate. Vi trenger tid til å pakke og ordne samlingen slik at vi blir operative så raskt som mulig etter flyttingen.
Velkommen til nytt biblioteklokale på Stortorvet fra desember 1999!

Feil i juni


Linjen
1998
maks i 99
1998
Kontaktledningsanlegg
maks i 99
1998
Signalanlegg
1998
maks i 99
1998
maks i år
hittil i år
juni
Juni:
13 TOTALT
2 ØST
1 SØR
1 VEST
9 NORD
13 TOTALT
2 ØST
4 SØR
3 VEST
4 NORD
153 TOTALT
75 ØST
41 SØR
7 VEST
30 NORD

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
nr 7 august 1999

TRE - ET ANVENDELIG BYGGEMATERIALE

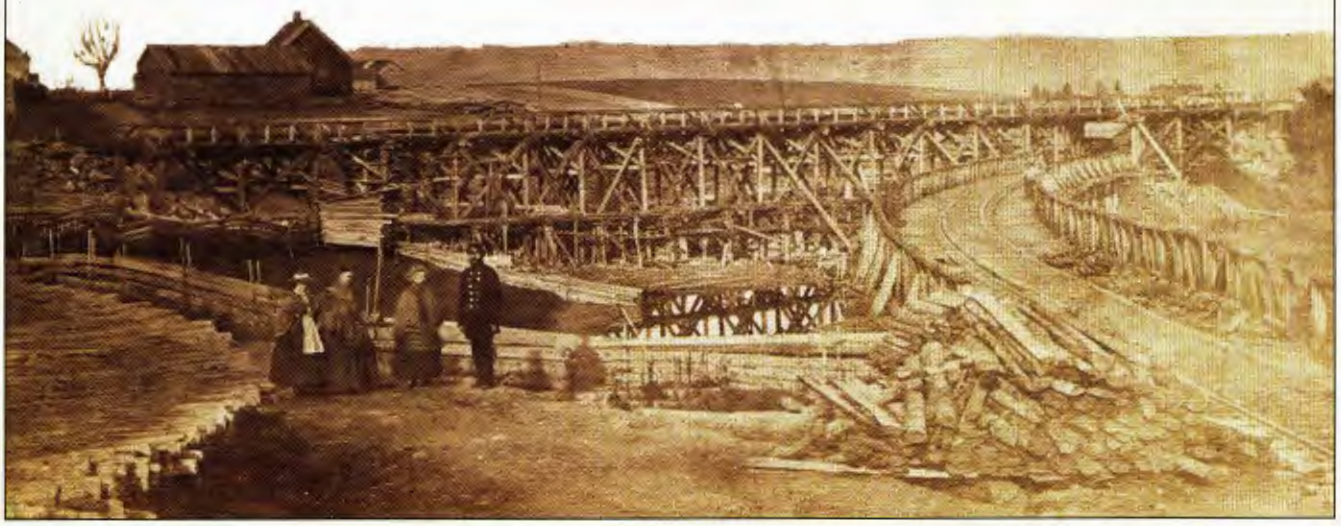


FOTO: NORSK JERNBANEMUSEUM

Brua over Sagelva, Flane bru, før den ble ombygd i 1863.

Det var trelasttrafikken som var årsaken til at Hovedbanen ble bygd, men det er også verdt å tenke på at uten trevirke hadde det ikke latt seg gjøre å bygge banen så raskt som den ble bygd. Da arbeidet startet i juli 1851 skulle banen være klar innen utgangen av 1853. Den ble da også ferdig og midlertidig trafikk ble igangsatt, selv om åpningen først skjedde åtte måneder senere.

AV THOR BJERKE,
NORSK JERNBANEMUSEUM

Der hvor dagens jernbaneingeniører lager store fyllinger, der bygde engelskmennene store pelebruer. Dyktige tømmermenn laget raskt slike. Den gang var det et komplisert og tidkrevende arbeid å lage en fylling. Hvordan skulle fyllmassene transporteres, for eksempel, - det var stort sett trillebåra som var hjelpemidlet. Tømmer kunne imidlertid lett skaffes til veie. På Hovedbanen ble det bygget 30 større og 18 mindre viadukter med en samlet lengde på nærmere 2,7 km. De fleste av disse pelebruene ble bygget med en spennvidde på ca. 5 meter, men Mo viadukt fikk spenn på ca. 16 meter. Det skal også nevnes at Hovedbanen hadde to jernbruer, over Akerselva og over Nitelva.

Allerede da disse bruene ble bygd var det meningen at mange av dem skulle fylles ned senere. I 1861 var fire av de største, ved Bredtvedt, Haugenstua, Strandbakken og Lillestrøm, nedfylt. Dette ble gjort enkelt og greit ved at hele brua ble fylt ned. Noen husker kanskje at det for noen år siden ble funnet treverk inne i en fylling ved Haugenstua i forbindelse med arbeidet med en stikkrenne – dette var fra den gamle brua!

Andre steder ble det bygd nye og mer solide bruer, så som over Sagelva, Børke bru over Leirelva og Dalsbrua over Riselva. Disse tre var ferdige midt på 1860-tallet. Da ble også mange av bruene over Andelva ombygd.

De mest imponerende av trebruene her til lands var nok Selsbakk og Sluppen viadukter på Størenbanen og Hvalstad på Drammenbanen. Størenbanen hadde en rekke slike store bruer, med spennvidder på opptil 30 meter.

Hvor lenge var så trebruer i bruk ved NSB? Rørosbanen hadde et par bruer (over Rokka og Tresa) som vel var i bruk til utpå 1950-tallet. Det samme var vel de siste av de store trebruene på Dunderlandsbanen, som NSB overtok i forbindelse med Nordlandsbanen. Dunderlandsbanen var åpnet i 1904, og bruene der var nok de siste store trebruene som ble bygd her i landet.

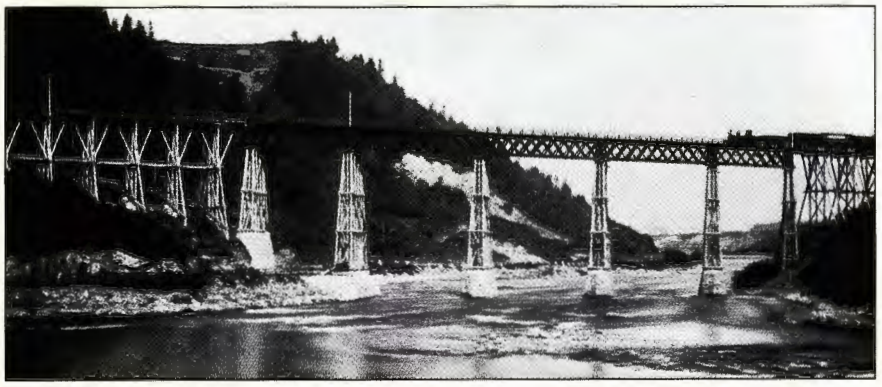


FOTO: NORSK JERNBANEMUSEUM

Sluppen viadukt – over Nidelva – var fryktet blant en del reisende, men brua holdt. I 1883 ble den overflødig da linjen ble omlagt til den nye stasjonen i Trondheim. Brua var 590 fot lang og høyden over elvebunnen var 90 fot. Midtspennene var 70 fot lange.