KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

Nr 1 - 2000

Fordeler ikke skyld

Uhellskommisjonens foreløpige rapport fordeler ikke skyld, men peker på hva som faktisk skjedde. Hvorfor det skjedde kommer vi til å arbeide med til alle steiner er vendt, sier trafikksikkerhetsdirektør Ove Skovdahl.

Side 4

Tar vare på hverandre

Det har vært tunge dager på togledelsen på Hamar etter ulykken. I denne vanskelige tiden har det likevel vært godt å føle samhold og kameratskap oss i mellom, sier de ansatte der

Side 5

ATC forseres på Rørosbanen

ATC-utbyggingen som er i gang på Rørosbanen skal fullføres så fort det er praktisk mulig, sier region-direktør Håkon Grimstad

Jernbaneverket

Sorg og fortvilelse

Den tragiske togulykken på Rørosbanen har bragt sorg og fortvilelse til oss alle. - Jernbaneverket har lagt stor vekt på åpenhet etter ulykken, noe jeg tror har vært riktig, sier jernbanedirektør Steinar Killi. I denne vanskelige tiden for alle i Jernbaneverket er det viktig at vi tar vare på hverandre, sier han. Fire forskjellige kommisjoner arbeider med å finne årsaken til den ufattelige tragedien.

Side 2-8

Signaler

Togleder Hamar melder...

Det var meldingen som aldri skulle komme. Det kunne ikke skje. Tirsdag 4. januar kl. 13.12 skjedde det likevel. Da konsekvensene etter hvert ble klare for oss alle, var det åpenbart at verden aldri kom til å bli den samme for jernbanen i Norge. Vi har dessverre fått et nytt tidsskille i vår knappe150 år lange historie; før og etter 4. januar 2000.

Vi sitter i dag igjen med noen ufullstendige svar og mange ubesvarte spørsmål. Ukene og månedene framover vil vise om svaret på det spørsmålet vi alle desperat leter etter er mulig å finne: Hvorfor? Vår egen uhellskommisjon, NSB BAs ulykkesgruppe, politiet og den regjeringsoppnevnte granskningskommisjonen vil alle snu på de stener som er mulige å snu for å lete etter svar. Jeg håper inderlig at arbeidet lykkes.

Min personlige sorg og fortvilelse blir fattig sammenlignet med de som var om bord i 2302 eller 2369, eller som mistet noen av sine kjære ved Åsta Vi mente det var trygt å trafikkere Rørosbanen. Ulykken viser at det ikke var trygt nok. Dette er vanskelig å kommunisere like etter en slik forferdelig ulykke. I den grad jeg ved min opptreden har lagt sten til byrden for noen, beklager jeg det dypt og inderlig. Uhellskommisjonen konstaterer i sin foreløpige vurdering at «ett enkelt menneskes handlinger er eneste barriere mot at tog kjører forbi signal «stopp», og at sammenstøt derved kan inntreffe. Kommisjonen er kjent med at denne ene barrieren tradisjonelt har vært oppfattet som tilstrekkelig ved jernbanedrift, men stiller spørsmål ved om dette er tilstrekkelig etter dagens standarder.» Dette spørsmålet må vi besvare med å sikre én barriere til på Rørosbanen og alle andre baner i Norge.

Min oppgave har vært, og er, å stå opp for det ansvaret jeg har som øverste leder av Jernbaneverket og i neste omgang bidra med det jeg kan for å gjenopprette tilliten til jernbanen i Norge. Hvilke eventuelle konsekvenser etterforskere og granskere i sin tur vil mene ulykken bør få for meg og andre ledere, vet vi ikke i dag. Det må vi svare for den dag konklusjonene ligger på bordet. I mellomtiden skal vi påse at alt tilgjengelig materiale som kan kaste lys over selve katastrofen og alt som ledet fram til den blir stilt til rådighet for relevante myndigheter.

Offentliggjøringen av uhellskommisjonens foreløpige rapport søndag 16. januar var et tungt valg. Andre får dømme om valget var galt. Hensikten var å gi et så kvalifisert svar som mulig på det spørsmålet alle stilte: Hva var det som faktisk skjedde? Rapporten beskriver kun det faktiske hendelsesforløp. Ingen personer var nevnt. Ordene ansvar eller skyld ble aldri brukt. At vi likevel ble oppfattet slik, smertet meg. Det var aldri hensikten. Eventuell fordeling av skyld og ansvar er det andre enn Jernbaneverket som skal stå for. Vi skal tvert imot ta vare på våre egne folk og gi dem hjelp og støtte så langt vi kan.

Dagene, og etter hvert ukene, etter ulykken på Åsta har vært en stor belastning for mange av Jernbaneverkets ansatte. Jeg tenker på de som raskt kom til ulykkesstedet og gjorde en stor innsats. Jeg tenker på togledelsen på Hamar og alle andre medarbeidere i Region Nord, Region Øst og ved Hovedkontoret som har fått hverdagen og arbeidsdagen snudd opp ned i denne tiden. Midt i tragedien, føler jeg det likevel riktig å rette en varm takk til dere alle. Jeg fylles av stolthet og ydmykhet overfor en organisasjon med så mange dyktige, oppofrende og ansvarsbevisste medarbeidere.

Steinar Killi

Sorg og for

Tirsdag 4.januar noen minutter før klokken 13.30 kom denne meldingen på personsøkeren. "Togleder Hamar melder klokken 13.20 at togene 2302 og 2369 har støtt sammen mellom Rena og Rudstad." Det verst tenkelige hadde skjedd og ulykkens tragiske utfall gikk opp for oss i all sin gru utover ettermiddagen. 16 passasjerer og tre ansatte i NSB BA hadde mistet livet.

AV NJÅL SVINGHEIM

Det var altså togene 2369 og 2302 som støtte sammen ved kilometer 182,8 mellom Rudstad og Rena. Tog 2302 var på veg fra Trondheim til Hamar dit det skulle ankomme klokken 13.50, mens 2369 var på veg fra Hamar til Rena der det skulle ankomme klokken 13.21. Tog 2302 besto av Di3-lokomotiv og to stk B3-vogner og en BF11-vogn, mens det nordgående toget besto av et motorvognsett av type BM 92. Togene skulle ordinært etter ruten krysse hverandre på Rudstad stasjon klokken 13.10. Ulykkesstedet ligger om lag midt mellom Rudstad og Rena. Politiet opplyser at de fikk melding om ulykken klokken 13.14, og et omfattende redningsarbeid ble straks satt i verk. Det var en forferdelig vanskelig oppgave for redningsmannskapene, men deres raske og effektive innsats var avgjørende for at tragedien ikke ble enda større. 67 personer overlevde ulykken.

Jernbaneverkets uhellskommisjon reiste umiddelbart til ulykkesstedet og ankom dit klokken 17. Da var store politi-, brann,- forsvars- og sivilforsvarsstyrker i arbeid på kollisjonsstedet, i tillegg til folk fra Jernbaneverket. Ulykken skjedde på et sted med god tilgjengelighet til jernbanelinjen og redningsarbeidet var godt organisert. Et av medlemmene i uhellskommisjonen reiste til Hamar og ankom togledersentralen der klokken 16. Det ble da gjennomført en samtale med toglederen og arbeidet med samtalregistratoren og hendelsesloggen ble satt i gang med politiet til stede. Uhellskommisjonens oppgave er å klarlegge hendelsesforløp og årsaksforhold ved driftsuhell og ulykker på jernbanenettet. Kommisjonen består av Jernbaneverkets trafikksikkerhetsdirektør og fagspesialister innen rullende materiell, signal- og baneteknikk. Kommisjonen bistår politiet i deres etterforskning.

Hendelsesforløpet

Tog 2302 kjøres alle dager fra Trondheim til Hamar. Toget hadde avgangstid fra

ULYKKEN

ilelse

FOTO: TOR RICHARDSEN, SCANPIXV

Fra ulykkesstedet ved Åsta.

Trondheim klokken 07.45 og toget forlot Trondheim i rute på ulykkesdagen. På grunn av forsinkelser ved kryssende tog på Marienborg og Heimdal stasjoner var toget 14 minutter forsinket da det ankom Røros klokken 10.24. En del av forsinkelsen ble tatt inn nedover Østerdalen og toget var 6 minutter forsinket ved ankomst Rena klokken 13.04. Toget forlot Rena klokken 13.06 og var da 7 minutter etter rutetiden. Loggen fra togledelsen på Hamar viser i følge uhellskommisjonens foreløpige rapport at utkjørsignalet fra Rena mot Rudstad da viste signal "kjør." Tog 2369 kjøres mandag - fredag fra Hamar klokken 12.30 til Rena klokken 13.21. Toget kjøres med motorvognsett type 92 og denne dagen gikk motorvognen foran i toget. Toget forlot Hamar i rute, hadde opphold på Elverum klokken 12.55 - 12.56 og ankom Rudstad i rute klokken 13.06. Toget hadde etter ruten opphold på Rudstad fra 13.06 til 13.10 for kryssing med tog 2302. Tog 2369 kjøres normalt i spor en på Rudstad fordi toget har stopp for av- og påstigning her, og det kun er spor en som har plattform. Togets hastighetsregistrator viser at toget sto stille på Rudstad i 30 sekunder og loggen fra togledelsen viser at toget forlot Rudstad klokken 13.08. Loggen indikerer også at utkjørsignalet på Rudstad ikke viste signal "kjør," og sporvekselen i nordre ende av stasjonen kom ut av kontroll klokken 13.08:20. Togleder på Hamar hadde på det aktuelle tidspunktet trafikkstyringen på Rørosbanen og strekningen Eidsvoll - Hamar. Da tog 2369 hadde kjørt fra Elverum ble det sikret innkjørtogveg inn på Rudstad stasjon for toget. På grunn av stor aktivitet på strekningen Eidsvoll - Hamar konsentrerte toglederen seg om denne strekningen fram til tidspunktet da han skulle foreta de nødvendige disposisjoner for at kryssingen på Rudstad skulle kunne foregå uten forsinkelser. Da oppdaget han skjermbildet for Rørosbanen som viste at sporvekselen i nordre ende av stasjonen var ute av kontroll.

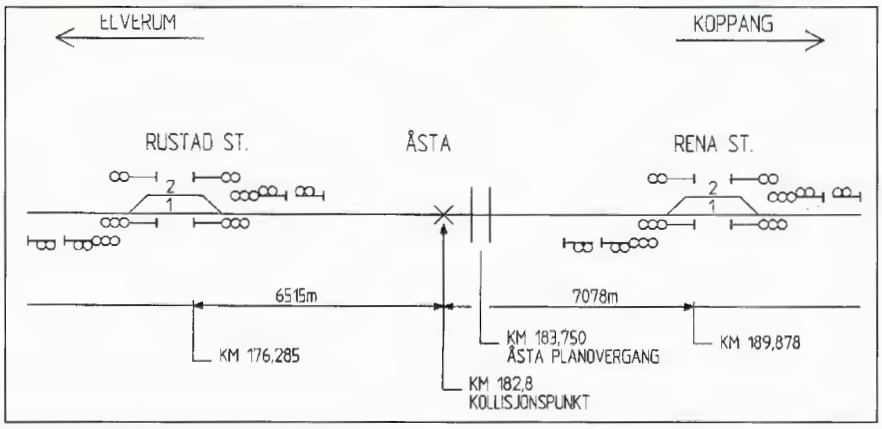
Hendelsesforløpet var altså i følge uhellskommisjonens undersøkelser slik:

13:04: Tog 2302 ankommer Rena
13:06: Tog 2302 kjører fra Rena
13:06: Tog 2369 ankommer Rudstad
13:08: Tog 2369 forlater Rudstad
13:12: Tog 2302 passerer Åsta planovergang
13:12: Togleder oppdager at tog 2369 har forlatt Rudstad
13:12:35: Sammenstøtet skjedde
13:15: Nødmelding fra tog 2302

I tillegg til Jernbaneverkets uhellskommisjon er tre andre instanser i arbeid med å finne årsaken til at ulykken skjedde. Det er politiet, Regjeringens granskningskommisjon, som ble oppnevnt etter ulykken, og NSB BAs ulykkesgruppe.

FOTO: CORNELIUS POPPE, SCANPIX

Regiondirektør Håkon Grimstad, Region Nord, (t.h) i samtale med skadestedsleder Ove Osgjelten.



Skisse over strekningen der ulykken skjedde.

UHELLSKOMMISJONENS FORLØPIGE RAPPORT

- Fordeler ikke skyld

-Uhellskommisjonens foreløpige rapport fordeler ikke skyld, men peker på hva som faktisk skjedde. Hvorfor det skjedde kommer vi til å arbeide med til alle steiner er vendt, sier trafikksikkerhetsdirektør og leder av uhellskommisjonen Ove Skovdahl. - Vi vet at ingen lokfører kjører bevisst mot rødt lys. Hvorfor toget likevel forlot Rudstad er et meget sentralt spørsmål i det videre arbeidet. Omfanget av spekulasjoner rundt ulykken var så stort at Jernbaneverket fant det riktig å offentliggjøre en foreløpig ulykkesrapport søndag 9.januar.

AV NJÅL SVINGHEIM

FOTO: HARRY KORSLUND

Jernbaneverkets uhellskommisjon i arbeid med den registrerende hastighetsmåleren. Fra venstre Arne - Magnus Waaler, Ove Skovdahl og Thor Haug

Av den foreløpige rapporten framgår det at Uhellskommisjonen har testet de tekniske anleggene på ulykkesstrekningen på Rørosbanen etter alle kjente metoder uten å finne indikasjoner på at anleggene har feilet i forkant av ulykken. På bakgrunn av dette finner kommisjonen det sannsynliggjort at tog 2369 passerte utkjørsignalet på Rudstad stasjon i signal "stopp." Uhellskommisjonen vil arbeide videre med dyperegående analyser for å kunne fastslå om det finnes andre metoder for å finne ut om signalet feilet i det kritiske øyeblikket.

Uhellskommisjonen skriver i sin rapport at den på nåværende tidspunkt ikke kan fastslå årsaken til at toget passerte signalet, og vil arbeide videre med dette for om mulig å finne bakenforliggende årsaker til dette. Utover det ene togets passering av signal "stopp" har ikke Uhellskommisjonen registrert brudd på trafikksikkerhetsbestemmelsene eller Jernbaneverkets tekniske regelverk. Kommisjonen har også vurdert sikkerheten på strekningen Hamar - Røros og konstaterer at ett menneskes handlinger er eneste barriere mot at tog kjører forbi "stopp," og at sammenstøt derved kan inntreffe. Tradisjonelt har denne barrieren blitt oppfattet som tilstrekkelig ved jernbanedrift, men kommisjonen stiller spørsmål ved om dette er tilstrekkelig etter dagens standarder.

FAKTA OM UHELLSKOMMISJONEN

- Uhellskommisjonen ble opprettet i 1958. Den startet egentlig som en kommisjon for å finne årsaker til avsporinger. Senere bestemte daværende Generaldirektør at kommisjonen også skulle granske andre former for større uhell.
- Uhellskommisjonen skal på objektivt grunnlag klarlegge hendelsesforløp og årsaksforhold ved driftsuhell på det offentlige jernbanenettet i Norge.
- Uhellskommisjonens arbeid dokumenteres ved å sannsynliggjøre de primære årsaker til driftsuhell, inkludert bakenforliggende årsaker.
- Uhellskommisjonen ledes av Jernbaneverkets trafikksikkerhetsdirektør og består ellers av eksperter innenfor fagområdene baneteknikk, materiellteknikk, signalteknikk og El-sikkerhet. Medlemmene kan ikke ha linjeansvar for Jernbaneverkets drift eller vedlikehold.
- Uhellskommisjonen kan tilkalle intern og ekstern fagkompetanse i den grad dette er nødvendig.

Dypt inntrykk på kommisjonen

AV HARRY KORSLUND

Medlemmene i Jernbaneverkets uhellskommisjon var blant de første som fikk melding om den tragiske togulykken på Rørosbanen.

-Den første meldingen gikk ut på brann og et ukjent antall skadde. Med utgangspunkt i at to persontog hadde kollidert fryktet vi med én gang at menneskeliv hadde gått tapt. Dessverre fikk vi rett, sier Arne-Magnus Waaler og Thor J. Haug, stille. Begge er tydelig preget av tragedien som krevde 19 menneskeliv.

-Som alle andre reagerte vi naturligvis med sjokk og vantro, sier de to. Allerede på vei til Hamar fikk vi beskjed om at en rekke personer var omkommet og savnet etter det kraftige sammenstøtet. Når du samtidig vet at du har en jobb å gjøre, er det klart at det går mange slags tanker gjennom hodene våre.

Både Waaler og Haug er erfarne medlemmer av uhellskommisjonen, og har opplevd litt av hvert opp gjennom årene. Begge er enige om at dette er det tyngste de har vært med på.

-Helt klart. Det betydelige omfanget, tallet på skadde og drepte, og ikke minst den enorme offentlige interessen gjør denne ulykken til noe helt spesielt. De første dagene etter ulykken arbeidet vi nær sagt døgnet rundt med å kartlegge årsaker og hendelsesforløp. På bakgrunn av dette kunne vi raskt presentere en foreløpig rapport om ulykken.

-Hvor vanlig er det å utarbeide foreløpige rapporter etter jernbaneulykker?

-Det er ikke vanlig praksis, men på bakgrunn av de omfattende spekulasjonene omkring årsakene til ulykken valgte kommisjonen i dette tilfellet å offentliggjøre en foreløpig rapport. Waaler og Haug ønsker ikke å uttale seg om når den endelige rapporten foreligger, men viser til at slike rapporter normalt foreligger 4-8 uker etter at ulykker har funnet sted.

-Kan dere beskrive hvordan det var å komme til ulykkesstedet?

-Synet av de utbrente vognene og lokomotivene og forvridde vrakrester spredd utover et stort område, gjorde naturlig nok dypt inntrykk, men samtidig forsøkte vi etter fattig evne å distansere oss fra egne tanker og følelser i forhold til det vi så og opplevde. Dette er ikke enkelt, men helt nødvendig for å kunne utføre den jobben vi i uhellskommisjonen er satt til å gjøre på en best mulig måte.

TOGLEDELSEN PÅ HAMAR

Tar vare på hverandre

BEGGE FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Det har vært tunge dager på togledelsen etter ulykken, men vi tar vare på hverandre, sier fra venstre Per Arne Nilsen, Jan Brendlien og Jon Ola Nybakken.

Det har vært tunge dager for de 13 ansatte ved togledelsen på Hamar etter ulykken. Mye av det som er sagt og kommet fram i mediene har virket ekstra sårende på de ansatte ved togledelsen. - I den vanskelige situasjonen for oss etter den tragiske ulykken har det likevel vært godt å føle samhold og kameratskap oss imellom, sier togleder Jan Brendlien, som også er tillitsvalgt for toglederne på Hamar.

AV NJÅL SVINGHEIM

Arbeidsplassen har blitt samlingspunktet for de ansatte i togledelsen på Hamar, også når de egentlig har fri. - Der har vi kunnet snakke ut om hvordan vi har det og på den måten avreagere litt, sier Jan Brendlien. Vi treffer de tre toglederne Jan Brendlien, Per Arne Nilsen og Jon Ola Nybakken på Hamar noen dager etter ulykken. De to førstnevnte er også tillitsvalgte i Norsk Jernbaneforbund, mens Nybakken er varaverneombud. -Den situasjonen vi har havnet i er den verst tenkelige for oss på togledelsen. En slik ulykke er forferdelig for alle og for oss som kjenner alle som jobber på Rørosbanen blir det mange vanskelige følelser å hanskes med, sier Nilsen. Etter ulykken føler vi at vi har greid å ta vare på hverandre og vi har fått en meget god oppfølging av både bedriftshelsetjenesten og vår lokale ledelse. Den sentrale ledelsen kunne nok vært mer synlig for oss, -men det har vel vært mye å gjøre for dem også, legger han til. Hver dag har de ansatte møtt nye medieoppslag med spekulasjoner rundt ulykken, også om ting som går direkte på forhold ved togledersentralen. - Dette har, sammen med enkelte uttalelser som vi mener har vært egnet til å så tvil om vår kompetanse, vært belastninger som vi bare har kunnet få utløp for gjennom å snakke sammen her på jobben. Flere av de ansatte ved togledelsen har også vært i gjennom samtaler med politiet, disse har vært på helt opp til 8 ½ time. Likevel har ikke disse avhørene vært noen tilleggsbelastning, -tvert i mot sier en av de som har hatt lange samtaler med politiet. Det har vært en lettelse for oss å ha disse samtalene hvor vi har gått i gjennom alle forhold ved jobben vår. Toglederne roser politiet og bedriftshelsetjenesten for den måten disse har lagt opp samtalene med dem på. Det har også vært vondt å oppleve for toglederne at enkelte har forsøkt å sette dem opp mot lokførerne i spekulasjonene som har foregått etter ulykken. -Vi har alltid hatt et meget godt forhold til lokførerne, og det håper og tror vi at vi fortsatt kan ha, sier de tre toglederne. - Trafikkavviklingen på jernbanen er et samarbeid oss i mellom og vi jobber for samme sak, en sikker og smidig togtrafikk.

Her fra togledelsen på Hamar styres trafikken på strekningene Eidsvoll - Hamar, Hamar - Røros og Hamar - Dombås

Fra togledersentralen på Hamar styres trafikkavviklingen på strekningene Eidsvoll - Hamar, Hamar - Røros og Hamar - Dombås. I tillegg kommer toglederansvaret for Raumabanen som ikke er fjernstyrt. Sentralen har altså 13 Ansatte, 12 togledere og en stilling på toginformasjonen. Normalt er sentralen bemannet med to togledere der en tar seg av strekningen Eidsvoll - Hamar og Rørosbanen, og en tar seg av strekningen Hamar - Dombås. Nylig ble Vicos - systemet innført på strekningen Eidsvoll - Hamar, mens Rørosbanen har et annet skjermbasert system og strekningen Hamar - Dombås har den "gamle typen" med en "bue" for hele strekningen. Toglederne gir uttrykk for at de foretrekker funksjonaliteten ved systemet som brukes på Rørosbanen. Strekningen Eidsvoll - Hamar har fått stadig mer trafikk og har i tillegg for tiden mye arbeidskjøring, noe som krever mye oppmerksomhet fra toglederne. De tillitsvalgte benytter også anledningen til å si hva de mener om planer for sentralisering av togledelser. De er redde for at styrken flere av dagens "lokale" togledelser har, ved at de ansatte er godt kjente på strekningen og som regel har arbeidet på enten stasjonene eller på togene der, da vil gå tapt. Til slutt ønsker de ansatte ved Hamar Togledelse å rette en takk til alle som har sendt dem blomster og hilsener i denne vanskelige tiden for dem.

Jeg har alltid følt meg som en liten gutt, sier Håkon Grimstad. Ti døgn, etter katastrofen på Åsta er første kveld uten forpliktelser i NRK eller TV2. Pågående nyhetsreportere ringer fortsatt. Men antall ubesvarte henvendelser på mobiltelefonen er på vei ned. - For første gang i livet føler jeg meg voksen, betror regiondirektør Håkon Grimstad oss.

- Rørosbanen er min bane

AV ØYSTEIN GRUE

- Jeg er minst i en søskenflokk på tre, og jeg har alltid vært en liten gutt. Men nå føler jeg at jeg har lov til å si at jeg er voksen, reflekterer en ettertenksom og utmattet regiondirektør.

Brutalt ufrivillig er han blitt rikskjendis, med togulykken på Åsta som merkelapp etter å ha representert Jernbaneverket som ansvarlig for sikkerheten på Rørosbanen. Direktesendt på TV, mens det dramatiske redningsarbeidet pågikk for fullt, i pressekonferanser, morgen-TV-sendinger og debattprogrammer, i radio, aviser og på internett.

I løpet av ti dager, 3600 artikler, direktesendinger, og ufattelig mange intervjuer er det i ferd med å gå opp for Håkon Grimstad at "alle" kjenner ansiktet til regiondirektøren på Rørosbanen. Mediaoppmerksomheten som ble NSB Gardermobanen og Romeriksporten til del, med 10.000 presseoppslag i løpet av 16 måneder, ble betegnet som mediastorm.

Skrekken

- Jeg er sliten. Men så lenge du er i fart er det ikke noe problem. Da går dagen av seg selv. Skrekken er når farten stopper og jeg skal begynne å ta igjen alle inntrykkene. Begynne å ta inntrykkene inn over meg. Da blir det behov for å ha noen å snakke med.

I løpet av 23 år på jernbanen føler jeg meg privilegert. Jeg har et stort nettverk med flotte kolleger.

Jeg kan ta en telefon til hvem som helst. Jeg tror på den uformelle samtalen. Lunsjmøtet er svært viktig. Der går det an å lufte ideer i en hyggelig ramme. Det lærte jeg i Bane Tele. Forhandlinger er ikke rette rammen når behovet eller utfordringen er å få snakke ut.

Åsta

Tirsdag 4. januar kl. 13.22 fikk jeg melding på mobiltelefon om at to tog hadde støtt sammen like sør for Rena. Lokomotivet brant og motorvognsettet var knust. Jeg ringte Steinar Killi. Så begynte jeg å organisere transport. Helikopter var umulig på grunn av mørke, og vi kjørte derfor bil nedover.

Jeg hadde like i forveien vært hjemme og hentet min yngste datter til kontoret etter noen dagers sykdom. Jeg har vært vitne til avsporinger, og mindre alvorlige uhell, men ikke dødsulykker, og tankene mine kvernet rundt på kjøreturen sørover. Gjennom nyhetssending på nyhetssending ble den dramatiske situasjonen på Åsta skildret. Litt over klokken 19 var vi fremme.

Fra første stund var jeg opptatt av at min oppgave måtte løses på ulykkesstedet, på Åsta. Det ville vært uansvarlig ikke å stille opp sammen med redningsapparat og egne ansatte. Da jeg kom til Åsta hadde jeg bestemt meg for å samle mest mulig inntrykk på stedet.

Jeg visste at mine egne folk sammen med redningsmannskapene ikke hadde noe valg. Skal jeg som ansvarlig leder klare å bistå mine med å bearbeide de samme inntrykk måtte jeg ta inn det samme.

Etter å ha fått den første oversikt fikk jeg en del fakta av Ove Skovdahl, før jeg møtte skadestedsleder og forberedte meg på å møte pressen.

Jeg møtte NRKs Geir Helljesen i lakksko og Lars Jacob Krogh. Helljesen skulle ha vært i begravelsen til Per Aabel.

Jeg måtte gjøre denne jobben der og da, og fra da av styrte den alt. Etter at statsrådene hadde besøkt Åsta dro jeg til minnegudstjeneste i Elverum. Torsdag til Trondheim for å gjennomføre et allmøte og en minnestund på Pirsenteret. Jeg hadde da gjort det klart for alle mine at det var utillatelig å snakke med pressefolk. Fredag brukte jeg tiden til å følge opp presse og snakke med enkeltmedarbeidere på kontoret. Fra lørdag og påfølgende uke foregikk det meste i Oslo.

Journalistene

- Å snakke med media handler om å være konsentrert og bruke all energi på å forstå spørsmålet som blir stilt. Ikke tenke på forhånd hva du skal si eller hva du mener er viktig. Svaret ligger jo alltid i spørsmålet. Har du forstått spørsmålet, kan du også svaret, poengterer Håkon Grimstad.

- Folk som kjenner meg opplever nok at jeg prater fort og mye, og ikke tenker meg godt om før jeg snakker. Og det er til dels sant.

- Hvordan influerte din bakgrunn som lokfører på din omgang med journalistene?

- Geir Helljesen visste om min bakgrunn som lokfører. Følelsesmessig var spørsmålet han stilte fryktelig; - Du har selv vært lokfører. Hvilket inntrykk gjør det du her opplever?

Rørosbanen er min bane. Lokførerne

FOTO: TRYGVE BØLSTAD

er mine kolleger, sier Håkon Grimstad stille.

Utfordringen

- Hva blir viktigste oppgave etter Åsta - på kort og lang sikt, i Region Nord og i Jernbaneverket samlet?

- Jernbanens første utfordring er å få i gang trafikken på Rørosbanen på en måte som gjør at alle berørte opplever det som trygt. Til tross for at vi har lang tradisjon for- og rotfestet sikkerhetstenkning må vi på lang sikt se på det jeg vil karakterisere som en omtrentlighetskultur, sier Håkon Grimstad, ærlig og rett frem.

- Det jobber så mange flotte mennesker på jernbanen. Men på noen områder har vi litt for mye cirka-tenkning. Skal vi klare å gjenvinne tillit, -det er klart vi har mistet tillit!, -vi har sagt at toget er sikkert, så var det ikke sikkert nok! Da må vi gjenvinne tilliten over lang tid ved å vise at jernbanen er trygg og at vi har kontroll.

Regiondirektøren siterer Bjørnstjerne Bjørnson; Fred er ei det beste, men at man noget vil! Jeg synes også at det i noen sammenhenger er for mye av "fred er dog det beste.." at man kompromisser og det aksepteres dårlige løsninger. Det er ikke lurt. Vi skal ta konfliktene og stå for det vi mener. Utfordringene fremover blir mange. Ikke minst i Region Nord.

Trives i Trondheim

Håkon Grimstad angrer på ingen måte at han sluttet som sjef i Bane Tele for å ta over som sjef i Region Nord. Etter tre spennende år i Bane Tele var det riktig å for meg å prøve noe nytt, sier han. Han trives også mye bedre i Trondheim enn i Oslo. Jeg leser en god del og finner stor glede i film og musikk. Så er det terapi å kunne ta frem gitaren i en sen kveldstime, når alle har lagt seg og jeg kan gjøre min egen tolkning av Neil Young.

- Jeg liker å få jobben gjort. Liker å stå på. I tiden mellom kl.16 og 22 har mine tre døtre førsteprioritét. Men jeg kan godt jobbe et par tre timer etter at det er blitt stille i huset, når det kreves. Perioden med å hente barna i barnehagen var disiplinerende på den måten at jeg måtte lære meg å få jobben gjort.

- Hva gjør deg lykkelig?

-Samværet med jentene mine, sier Håkon og lyser opp etter den svarteste uken i løpet av 23 år på jernbanen. Nå vil han hjem.

FAKTA

Håkon Grimstad
Tittel: Regiondirektør Region Nord
Alder: 42
Sivilstatus: Gift 3 jenter; 15,12 og 6 år
Oppvekst: Født i Oslo. Oppvokst i Folldal, Hedmark 1964-72
Utdannelse/Yrkesvei: Gymnas; Oslo Katedralskole
Yrkesskole; 1 år på Maskin og mekanikk
Lokføreraspirant i NSB, Oslo Distrikt aug.1977.
Lokførerassistent 1978
Autorisert lokfører 1981, ansatt lokfører i 1982.
Lokfører 1981-86
NTH, Elektronikk; Teleteknikk (m/ 50% lønn fra NSB i 4 ½ år)
NSB Baneregion Nord 1990
Plansjef i NSB Materiell og framføring; Ruteplanlegging og materielldisponering 1995
Prosjektleder for OFU/SND-prosjekt; Elektronisk pasientjournal og klinisk informasjonssystem for landets 5 regionsykehus 1996
Telesjef Bane Tele 1997
Regionsjef Region Nord 1999

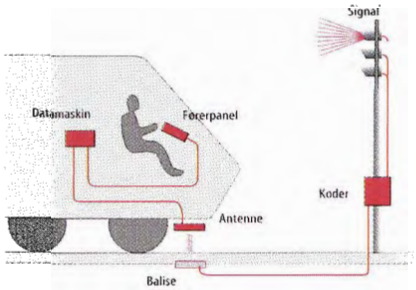
RØROSBANEN

Rørosbanen og signalsystemer

Rørosbanen utgjør strekningen fra Hamar til Støren gjennom Østerdalen. Banen er 384 kilometer lang og ble åpnet i sin helhet i 1877. Fjernstyring på strekningen Hamar - Røros ble bygd ut i årene 1990 - 95, mens trafikken på strekningene Røros - Støren styres fra bemannede stasjoner.

AV NJÅL SVINGHEIM

Stasjonene på Rørosbanen sør for Røros er utstyrt med sikringsanlegg som har hovedsignaler for både inn- og utkjøring. Linjeblokksystemet på strekningen er uten isolerte sporfelter mellom stasjonene og kontrollen med togenes kjøring inn på stasjonene skjer ved hjelp av en halemagnet på toget som påvirker detektorer som er plassert sporet. Ved behov for ordregiving fra togleder til lokfører benyttes blokktelefoner som er plassert ved alle hovedsignaler. Disse har posisjonskontroll slik at det er full sikkerhet for hvilket tog det gis ordre til. Rørosbanen har ikke ATC, men utbyggingen av systemet er igangsatt på strekningen. Rørosbanen er landets eneste bane som har fjernstyring, men ikke ATC. På de andre banene uten ATC er det bemannede stasjoner som sender togmeldinger seg i mellom for å styre trafikken. Disse stasjonene er bemannet av togekspeditør fra Jernbaneverket.



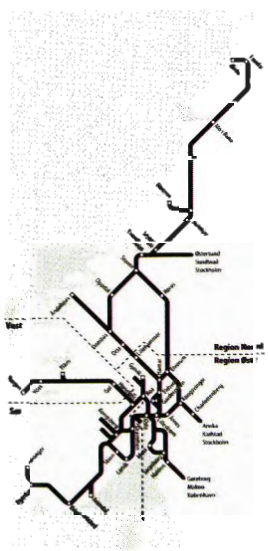
Figuren illustrerer virkemåte for ATC-systemet. (fra "slik fungerer jernbanen", Jernbaneverket 1999)

Hva er CTC?

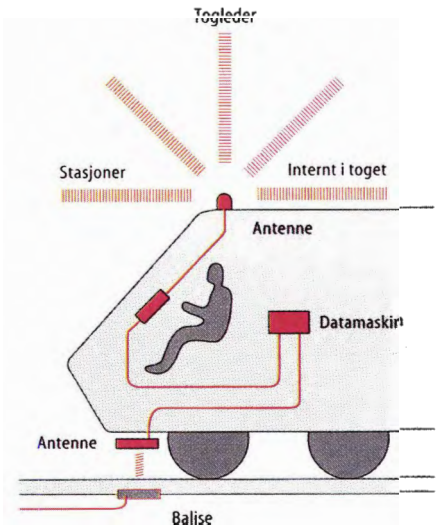
Fjernstyring av togtrafikken -CTC (Centralized Traffic Control) betyr at stasjonenes sikringsanlegg kommuniserer med en CTC-sentral. Derfra blir sikringsanleggene fjernstyrt av en togleder. CTC gjør det mulig å for tog å krysse på stasjoner uten at stasjonene er betjent av togekspeditør. Togleder kan stille signaler for inn- og utkjøring på stasjonene og programmere togkryssinger på stasjonene. CTC-systemet er i seg selv ikke en del av sikringssystemet, men et hjelpemiddel for å gjøre togtrafikken mer effektiv.

ATC

Automatisk togkontroll (ATC) er et system som griper aktivt inn i farlige situasjoner som kan oppstå. Togenes bremser tilsettes automatisk ved for høy hastighet eller dersom toget forsøker å passere et hovedsignal som viser stopp. I Norge har vi DATC og FATC som betegner delvis eller fullt utrustet ATC. På en fullt utrustet strekning gir systemet i tillegg en automatisk hastighetsovervåking. ATC-systemet består av to hoveddeler. En del er montert i lokomotivet/motorvognen og en del i skinnegangen. Begge delene sender og mottar informasjon seg i mellom. Den delen som ligger i skinnegangen består av baliser som er festet til svillene i sporet og et grensesnitt mot signalanlegget. Den delen som er montert i lokomotivet består av en sender og en mottakerantenne, en datamaskin og et panel for lokføreren. Når et tog nærmer seg en balise, blir balisens reflektor aktivisert av radiobølger fra lokomotivets sender, og balisen svarer med en bestemt beskjed tilbake. Grensesnittet mot signalanleggetkan bestå av en koder som via balisen sender beskjed til lokomotivet om hva signalet viser. Informasjonen fra balisene kan også avleses på panelet i førerrommet. Datamaskinen i lokomotivet behandler data fra balisene sammen med andre data fra lokomotivet og sørger for at bremsene tilsettes dersom lokføreren ikke reagerer tidsnok ved restriktive signaler. DATC er hovedsystemet i dag og kontrollerer hastigheten mot signaler som gir annen beskjed enn full linjehastighet (restriktive signaler), det vil si signaler som viser stopp eller kjøring over sporveksel i avvikende stilling. FATC gir også informasjon om togets hastighet til en hver tid og kreves for strekninger med tillatt hastighet over 130 km/t.



Banestrekninger og sidespor uten persontrafikk er ikke med i oversikten.



Figuren illustrerer togradioens virkemåte (fra "slik fungerer jernbanen, Jernbaneverket 1999)

Togradio

Togradiosystemet baserer seg også på baliser i skinnegangen ved signalanleggene. Lokomotivets datamaskin kommuniserer med balisen og på den måten kan togets posisjon bestemmes. Togradioen sender ut signaler som fanges opp av telenettet og den kan dermed brukes som en telefon. Togradioen skal fungere som en kontakt mellom togleder og lokfører. Systemet gir togleder informasjon om togets posisjon og tognummer når han har kontakt med lokføreren. Togradioen gir dermed samme informasjon som blokketelefonsystemet gir.

SLIK ER SYSTEMENE BYGD UT

D-ATC:
- Dovrebanen 1983-1985
- Kongsvingerbanen 1984
- Østfoldbanen; Ski-Komsjø 1984
- Ofotbanen 1985
- Sørlandsbanen; Asker - Stavanger 1985-1987
- Oslo-Roa-Hønefoss 1987
- Bergensbanen; Hønefoss-Bergen 1988-1989
- Randsfjordbanen Hokksund - Hønefoss 1988
- Oslo-Ski 1988-1989
- Vestfoldbanen 1990-1991
- Oslo S-Asker 1991-1993
- Nordlandsbanen; Trondheim-Grong 1994
- Bratsbergbanen 1991

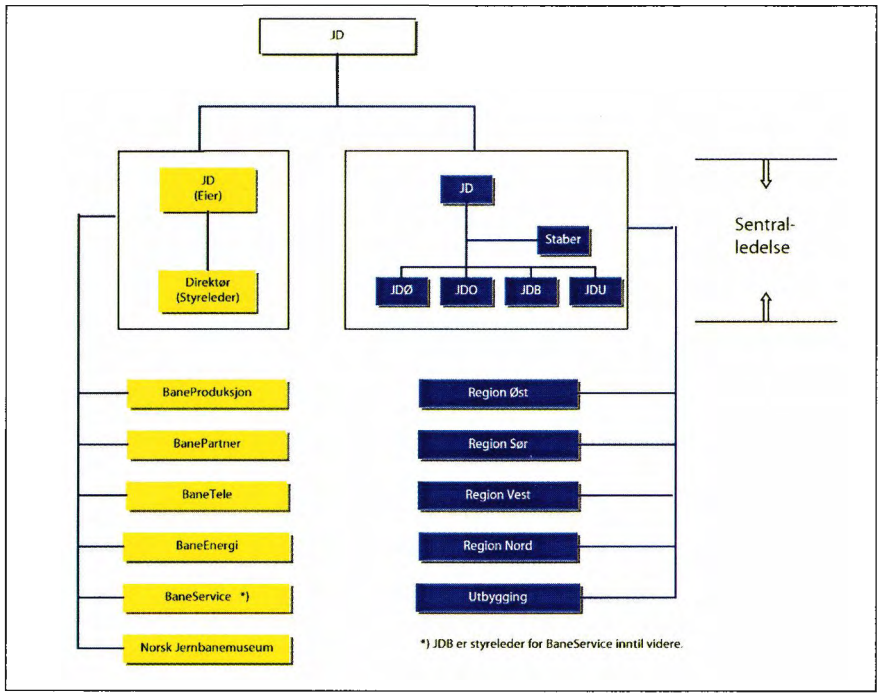
F-ATC:
- Ofotbanen 1993
- Skoger st. (Vestfoldbanen)1995
- Ski-Sandbukta (Moss) 1996
- Gardermobanen 1998
- Bergensbanen; Høyfjellstrekningen 1999

Strekninger med persontrafikk uten ATC:
- Asker-Spikkestad
- Rørosbanen; Hamar-Støren
- Raumabanen; Dombås-Åndalsnes
- Nordlandsbanen; Grong-Bodø
- Arendalslinjen; Nelaug-Arendal
- Gjøvikbanen; Roa-Gjøvik
- Østfoldbanen Østre linje; Ski-Sarpsborg
- Meråkerbanen; Hell-Storlien
- Flåmsbanen; Myrdal - Flåm
- Tinnosbanen; Hjuksebø - Notodden

ORGANISASJONSENDRINGER

Produksjonsenhetene samles

Fra 1. januar ble alle de fire regionale produksjonsenhetene samlet i en ny produksjonsvirksomhet kalt BaneProduksjon. -Jeg ønsker å gjøre dette for å rendyrke regionenes forvalterrolle ytterligere, sier jernbanedirektør Steinar Killi. Direktør Åge Lien fungerer fra 1.januar som arbeidende styreleder i BaneProduksjon. Endelig form og innhold for BaneProduksjon skal avgjøres i løpet av første halvår i år. Fra første januar ble det også gjennomført en del organisasjonsmessige endringer ved Hovedkontoret.



Slik er Jernbaneverkets organisasjonskart fra 1. januar.

AV NJÅL SVINGHEIM

Etableringen av BaneProduksjon betyr at de fire produksjonssjefene nå skal rapportere til en produksjonsdirektør i stedet for regiondirektørene. Bakgrunnen er altså et ønske om å gjøre regionenes rolle som baneeier enda mer tydelig. - Samtidig får vi også tydeliggjort produsentrollen i BaneProduksjon, sier Steinar Killi. Jernbanedirektøren understreker at selv om den nye modellen allerede er en realitet, skal omstillingene som følge av dette gjøres med en hastighet som er levelig både for Bane Produksjon, enhetens tilsatte og deres organisasjoner. BaneProduksjon blir Jernbaneverkets klart største med om lag 1700 ansatte. Nærmere detaljer om den nye enheten skal altså fastsettes etter hvert, blant annet vektlegger Killi nødvendigheten av en tett dialog med organisasjonene og medvirkning fra de ansatte i det videre arbeidet.

Åge Lien fungerer som arbeidende styreleder for den nye forretningsenheten. Det tas sikte på at stillingen som produksjonsdirektør utlyses innen 1. juni.

Åge Lien skal også være styreleder for de øvrige forretningsenhetene i Jernbaneverket, med unntak av Baneservice på grunn av eventuelle overlappende produktspekter/konkurransesituasjon mot Bane Produksjon.

Organiseringen av Hovedkontoret Hovedkontoret fikk fra 1.januar følgende fire avdelinger:

- Bane- og trafikkavdeling
- Økonomiavdeling
- Organisasjonsavdeling
- Plan- og utredningsavdeling

Dette betyr at funksjonene som i dag ivaretas av myndighetsdelen ved Hovedkontoret inngår i den nye Bane- og trafikkavdelingen som ledes av banedirektør Magne Paulsen. Økonomiavdelingen ledes av Raimond Pettersen, organisasjonsavdelingen av Anne - Kari Bratten. Stein O. Nes er konstituert som utredningsdirektør. Denne stillingen vil bli utlyst. Dagens informasjonsavdeling opprettholdes og ledes av Sigurd Sandvin. Informasjonsavdelingen skal være en ren stabsenhet tillagt jernbanedirektøren. Et nyopprettet internasjonalt sekretariat, ledet av Ole M Drangsholt, skal også være en stabsenhet under jernbanedirektøren.

Åge Lien:

- Prosessen starter nå

-Dagens fire produksjonsenheter fortsetter som før, men produksjonssjefene rapporterer til meg som styreleder i stedet for til regiondirektørene, sier Åge Lien. Han fungerer nå som arbeidende styreleder for BaneProduksjon. Lien understreker at det ikke er noen dramatikk i det som nå skjer og at det er dagens forhold som i hovedsak videreføres for de ansatte i produksjonsavdelingene.

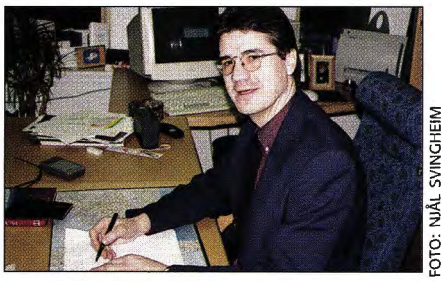


FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Direktør Åge Lien er arbeidende styreleder i BaneProduksjon og styreleder i de andre forretningsenhetene med unntak av Baneservice.

AV NJÅL SVINGHEIM

-Det er en slags interimsperiode som nå pågår, sier Åge Lien. Han vektlegger at den positive utviklingen som er i gang i produksjonsavdelingene rundt om skal videreføres. Produksjonsenhetene var kommet godt i gang med å rendyrke rollen som forretningsmessige aktører, sier Lien. -Denne utviklingen vil vi stimulere videre. Det er heller ikke ennå vurdert om det skal bygges opp noen egen sentral stab for BaneProduksjon. I første halvår i år vil vi arbeide tett sammen med personalorganisasjonene i denne saken, sier Lien. Han forteller at det nå skal etableres en egen partssammensatt gruppe med representanter fra organisasjonene og ledelsen for å vurdere hvilken organisering av BaneProduksjon som er den beste. Stillingen som produksjonsdirektør er planlagt lyst ut i løpet av første halvår i år.

REGION ØST

Planene klare

Banesjefene i Region Øst har planene klare. Fv: Bjørn Hillestad, Erik Gulliksrud og Henning Bråtebæk.

AV ELLEN SVENDSVOLL

Kongsvinger-, Gjøvik-, Solør-, Røros og Dovrebanen

For Kongsvinger-, Gjøvik-, Solør-, Røros og Dovrebanen er det planlagt brukt 41 millioner kroner på vedlikeholdstiltak i år 2000. Av dette går 9 millioner til sville- og skinnebytte på Kongsvingerbanen. 7,6 millioner skal brukes til sville- og skinnebytte på Gjøvikbanen og 24,4 millioner går til fornyelse av Dovrebanen mellom Eidsvoll og Minnesund.

Hoved- og Drammenbanen

Det er satt av 50 millioner kroner til vedlikeholdstiltak på Hoved- og Drammenbanen i år. Av dette skal 13,5 millioner gå til sportiltak, 12,5 millioner til KL-anlegg og 5 millioner til oppgradering av stasjoner på Drammenbanen. På Hovedbanen er det planlagt brukt 10 millioner kroner til bytte av sporveksler og til plattformer, og på Oslo S. skal det brukes til sammen 9 millioner kroner til brannsikring av kabelkulvert og til nødlys og samband.

Østfoldbanen

Totalbudsjettet for vedlikeholdstiltak på Østfoldbanen er 82 millioner kroner. Det vil bli brukt 15 millioner til å gjøre ferdig rehabiliteringen av strekningen Sandbukta - Moss. De resterende midlene vil for det meste gå til krengetogtiltak på strekningen Sarpsborg - Halden, hovedsakelig flytting av signaler og nytt KL-anlegg. Krengetogtilpasning blir det største og viktigste prosjektet for Østfoldbanen i de nærmeste årene.

BERGENSBANEN

Fullt trøkk så snart telen går

FOTO: RUNE FOSSUM

Her i nedre Hallingdal skal det utføres store arbeider med sporet til våren.

Det blir full fart i vedlikehold og oppgradering av Bergensbanen så fort telen går. Det er å håpe at det skjer så tidlig som mulig til våren. Det er nemlig ikke småtterier som skal gjøres før 11.juni. Da får også Bergensbanen krengetogene i trafikk. Mest tidskritisk er arbeidene som skal gjøres på strekningen Haversting - Nesbyen, forteller prosjektsjef Arne Bernt Lund i Region Vest.

AV NJÅL SVINGHEIM

FOTO: GRY STENERSEN

Prosjektsjef Arne B Lund får mange reisedager i forbindelse med krengetogprosjektene på Bergensbanen også i år..

Det var ikke vanskelig for Region Vest å fatte beslutningen om at den 60 kilometer lange strekningen fra Haverstingtunnelen til Nesbyen måtte få det mest omfattende sporvedlikeholdet i år 2000. Høstens målevognkjøring viste et såkalt K-tall for sporets tilstand som ikke er godt nok. Bergensbanen har i nedre Hallingdal sine mest kurverike partier og her må skinnegangen også justeres for å få et best mulig sporleie før krengetogene kommer. -Kort fortalt skal det kjøres ballastrenseverk og pakkemaskin for å få en vesentlig hevet sporstandard, sier banesjef Norvald Skjoldli. Arbeidene mellom Haversting og Nesbyen skal gjøres i samarbeid mellom banesjefen og krengetogprosjektet. På den måten blir det mer effektivt. På den samme strekningen skal det også fjernes 10-12 planoverganger i løpet av våren. Disse skal erstattes av to nye underganger. Det blir også sporfornyelse på stasjonene Torpo, Ål og Finse.

Kontaktledningen på Bergensbanen skal også fornyes i stort tempo i år, særlig er det Vossebanen med sitt anlegg fra 1954 som nå står for tur. Her blir det også byttet til nye stålmaster. På høyfjellet fortsetter hovedrevisjonen av KL-anlegget ved at det gamle høyfjellsanlegget på strekningen Geilo- Haugastøl oppgraderes til å tåle 130 km/h

På høyfjellet skal også mer enn 10 kilometer med snøoverbygg repareres til sommeren. Et annet innsatsområde i regionen i år blir rensk av alle sprengte flater, altså sikring mot steinsprang i tunneler og skjæringer, forteller banesjefen. Andre milepeler i Region Vest i nærmeste framtid blir åpning av ny togdriftssentral , oppstart på anlegget av nytt kryssingsspor på Gulsvik og opprydding langs banen over høyfjellet til sommeren. Nytt er det også at Jernbaneverket har tatt over ansvaret for Rallarvegen fra og med i år. Krengetoginvesteringene beløper seg til 152 millioner kroner på Bergensbanen i år, mens det til ordinært vedlikehold er bevilget 75 millioner.

REGION NORD

Det blir videreføring av en rekke krengetogtiltak på Dovrebanen i år. Bildet viser banens høyestliggende stasjon, Hjerkinn.

Arbeidet blir påvirket av ulykken

I skrivende stund er Region Nord preget av togulykken på Rørosbanen. Ulykken vil måtte påvirke regionens arbeid i det nye året, men på hvilken måte er for tidlig å si. Når det gjelder de store jernbane-investeringene i 2000, er de av naturlige årsaker kanalisert til Oslo og det sentrale østlandsområdet. Samtidig er både godsterminal i Trondheim og Gevingåsen tunnell med, to prosjekter som er av avgjørende betydning for utviklingen av jernbanen i regionen. På Rørosbanen blir det sluttføring av ATC på strekningen Hamar - Røros så fort det lar seg gjøre.

AV TINE KOMISSAR

Nøkkeltall

Viktige nøkkeltall for 2000:
Budsjettmidler:

- Drift: 366,0 mill
- Vedlikehold: 236,5 mill
- Investeringer: 121,3 mill
- Bidrag LKAB: 49,0 mill

Når den regionale produksjonsavdelingen fra årsskiftet skilles ut fra regionen og inngår i en sentral produksjonsenhet, går antall ansatte i regionen ned fra ca. 800 til ca. 280. Stabenes rolle er et utviklingsområde i året som kommer. Både hvilke oppgaver man løser, forholdet til linjeenhetene (fra passiv støtte til aktiv oppfølging og revisjonsvirksomhet) og hvordan man arbeider og samarbeider blir sentrale områder. Likedan vil vi i løpet av året starte en prosess for å se på bemanning hos banesjef, og ulike former for mer effektiv samhandling banesjefene imellom.

Krengetog

Ved ruteforandring 09.01.00 starter NSB kjøring av krengetog på Dovrebanen. Regionen har allerede gjennomført en rekke tilretteleggende tiltak, men vil fortsette i 2000 og 2001. Som en del av forberedelsene vil også arbeidet med å utvikle og få godkjent sikkerhets-dokumentasjon for Dovrebanen stå sentralt.

Godsterminal i Trondheim

Planleggingen av en ny godsterminal i Trondheim vil fortsette og det forventes et endelig lokaliseringsvedtak i løpet av våren. Arbeidet med reguleringsplan vil starte opp så snart det er praktisk mulig i henhold til behandling av konsekvens-utredningen og lokaliseringsvedtaket.

Stasjonsutvikling

Utvikling av stasjonsområder og holde-plasser er et viktig innsatsområde i regionen. I 2000 bygger vi ny holdeplass på Marienborg i samarbeid med Statens Vegvesen og fortsetter utviklingen av Heimdal stasjon i tillegg til små utbedringer på Lerkendal. For 2001 planlegges det ytterligere tiltak på 10 stasjoner. I tillegg starter arbeidet med å forberede Ofotbanen for 30 tonns aksellast.

Trafikkstyring Nordlandsbanen

Trafikkstyringen på Nordlandsbanen og Ofotbanen ble i 1999 revidert av Statens Jernbanetilsyn (SJT). Oppfølging av denne rapporten med forbedrings- og utviklingstiltak vil være et sentralt område i 2000.

På Rørosbanen blir det sluttføring av ATC på strekningen Hamar - Røros.

Jernbaneverkets fokusområde er i 2000 "Bruken av jernbanenettet". I denne forbindelse vil Region Nord legge vekt på tiltak for økning av trafikkvolumet gjennom å planlegge for mer effektive ruter, tekniske utbedringer, stasjons-utvikling og ikke minst en utbredt kontakt med samfunnslivet regionalt i form av myndigheter, næringsliv og nåvæ-rende eller potensielle jernbanebrukere generelt.

Hit til Røros stasjon skal ATC ferdigstilles så fort som mulig.

REGIONENE I 2000 - REGION SØR

Offensive banesjefer i Sør

Banesjefene i Region Sør gleder seg til å ta fatt på utfordringene i det nye årtusenet. Antall feil skal ned og stasjonsmiljøene rustes opp.

AV SINDRE ÅNONSEN

FOTO: RUNE FOSSUM

Det blir stor aktivitet på strekningen Drammen - Kongsberg også i år. Pukktog ved Daler st, der krysingssporer skal forlenges i år.

I anledning millennieskiftet har Kjøreveien tatt en uformell runde med banesjefene i Region Sør og bedt dem gjøre opp status for 1999, samt peke på utfordringer i år 2000. Og her følger svarene:

Agder/Rogaland

Banesjef Olaf Nordbø nevner nedleggelsen av flere planoverganger som eksempler på viktige tiltak gjennomført i 1999. Ballastrensing har vært foretatt, og gjennom dette er banekvaliteten hevet og sikkerhetsnivået styrket.

På minussiden legger ikke Nordbø skjul på at han gjerne hadde sett at antall signalfeil var lavere.

-Her må vi sette inn tiltak og jobbe målbevisst for å luke ut feilkildene, sier han.

Banesjefen mener ellers at klimaet må ta noe av skylden. Et uvanlig mildvær førte til at "Tor med hammeren" hadde særdeles gode arbeidsvilkår i 1999.

-Vi regner med at 20 prosent av alle feil på sikringsanleggene skyldes overspenninger fra tordenvær. Uansett skal vi gripe tak i dette problemet i tiden fremover, lover Nordbø.

Han tror en teknisk ombygging av elektroanlegg på stasjonene kan redusere antall signalfeil.

Utvikle stasjonsmiljøene

Hva så i år 2000? Jo, Nordbø opplyser at de skal i gang med byggingen av nytt kontaktledningsanlegg mellom Kristiansand og Egersund. Det gamle anlegget er fra 1944.

-Dette representerer begynnelsen på et over 30 mil langt elektroanlegg, tilføyer Nordbø.

Ellers fører det nye årtusenet med seg gode nyheter for de reisende. Standarden skal opp på alle publikumsarealer. Dette arbeidet starter for alvor i år og skal videreføres i årene fremover. Det skal settes inn nye tiltak for handikappede, sykkelparkeringene skal rustes opp, og det visuelle inntrykket av stasjonsmiljøet skal bli bedre. Alle viktige tiltak for å heve jernbanens anseelse hos publikum.

-Vi vil også satse på et vaktmesterapparat for holde en god standard på stasjonene, avrunder Nordbø.

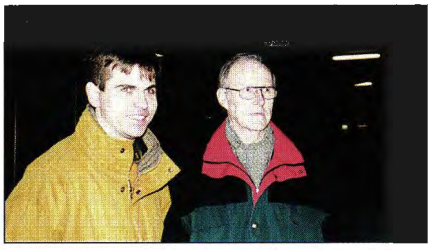


FOTO: SINDRE ÅNONSEN

Odd Erik Berg og Kåre Brovold, to av banesjefene i Region Sør, ser frem til å gå løs på utfordringer og oppgaver i det nye tusenåret.

Nedre Buskerud

Redesign eller fornyelse av de elektrotekniske anleggene mellom Gulskogen og Hokksund er det største prosjektet som har funnet sted i året som gikk på Bane Nedre Buskerud. Ellers kan banesjef Kåre Brovold opplyse at når det gjelder status for signalfeil tippet banestrekningen hårfint over måltallet for 1999. Omkring 500 feil er registrert, hvorav en tredjedel slår ut i driftsforstyrrelser.

-I 1998 hadde vi et svært bra år, og det er litt vanskelig å uttale seg om årsakene til at tallene ikke var like bra i 1999. Vi snakker om en del tilfeldigheter som det kan være vanskelig å finne bøtene tiltak på, sier Brovold.

Han viser til at en del signalfeil skyldes hærverk representert ved biler som kjører på bommene og gjenstander som kastes i sporet. I tillegg må tordenvær ta noe av skylden for signalfeil også i Buskerud, mener Brovold.

Knutepunkt Kongsberg

Blant utfordringer og prosjekter dette året trekker Brovold frem planleggingen av knutepunktet Kongsberg som skal være fullført høsten 2001. I år skal det blant annet utarbeides ny sporplan. En driftsbanegård skal også bygges. Driftsbanegården skal brukes i forbindelse med enklere vedlikehold. Ellers skal redesignprosjektet fortsette. Dette arbeidet, som omfatter full modernisering og samling av alle elektroinstallasjoner, starter opp igjen til høsten. Brovold understreker at det blir en viktige oppgave og utfordring å samkjøre disse arbeidene, slik at trafikken ikke blir skadelidende.

-Og selvfølgelig vil vi også ha et fokus på signal, legger han til.

Vestfold/Telemark

Når det gjelder Vestfoldbanen har ikke tilstandsutviklingen gått i den retning banesjef Odd Erik Berg ønsket seg. Sporkvaliteten er bra, men det har vært registrert mange feil på det elektriske anlegget.

-På Vestfoldbanen er det lite KL-feil, men mange signalfeil. På Sørlandsbanen er det mye KL-feil knyttet til aktivitet, men på signalsiden er det bra. På minussiden har vi ellers hatt to avsporinger med persontog og en planovergangsulykke, sier Berg.

Men han tar også med seg positive utviklingstrekk inn i det nye året.

-Vi har fått en bra organisasjon på plass. I 1998 kom det nye folk inn, og disse begynner å komme inn i rollene sine. Ja, jeg vil si at vi har en organisasjon med et stort potensiale. Men for å si det med Nils Arne Eggens ord: Nøkkelen til suksess er å gjøre hverandre bedre, understreker Berg.

-Ellers er det positivt at vi på eiendomssiden fikk etablert grenser opp mot NSB, legger han til.

Lyser kryssingsspor åpnet

For øvrig ble det gjennomført en rekke krengetogstiltak på den delen av Sørlandsbanen som Berg har ansvaret for. Det viktigste her var åpningen av Lyser kryssingsspor i fjor høst. I tillegg er også flere planoverganger nedlagt, og fokuset på stasjonsmiljøer fortsetter, med Gjerstad stasjon som et spennende prosjekt i tiden fremover.

Berg ser også frem til å få på plass nye sikringsanlegg på Sande og i Skien.

Med dette er det bare å konkludere med at år 2000 vil by på nok av utfordringer for banesjefene i Region Sør.

SIKKERHET

FOTO: RUNE FOSSUM

Alle baner skal nå få sin egen sikkerhetsdokumentasjon, de tre krengetogstrekningene blir de første. Bildet viser containertog ved Ustaoset på Bergensbanen.

Alle baner får dokumentasjon

Samtlige banestrekninger skal nå gjennomgås og få sin egen sikkerhetsdokumentasjon. Arbeidet med en slik dokumentasjon er i full gang for Sørlandsbanen, deretter følger Dovre- og Bergensbanen før resten av jernbanenettet. - Bakgrunnen for å lage en sikkerhetsdokumentasjon for hver strekning er ønsket om bedre å kunne synliggjøre at alle sikkerhetskritiske funksjoner er ivaretatt, sier trafikksikkerhetsdirektør Ove Skovdahl. Fra første januar gjelder også en ny forskrift som setter nye dokumentasjonskrav til Jernbaneverket.

AV NJÅL SVINGHEIM

Hovedspørsmålet som vi stiller oss i arbeidet med sikkerhetsdokumentasjon av banestrekningene er rett og slett hva kan gå galt når vi kjører tog på en strekning?, sier Ove Skovdahl. På bakgrunn av svarene på dette spørsmålet lager vi en så en liste over sikkerhetskritiske faktorer. Allerede i dag kan vi nok forklare hvordan vi forhindrer 95 % av de tenkte tilfellene, mens det kanskje er 5 % vi ikke har full kontroll over. Enkelt sagt skal vi nå få kartlagt alle forhold som kan gi avsporing, sammenstøt eller påkjørsler på strekningene. - Dette er ting som jernbanefolk i all tid har hatt i hodet og i blodet for "sine" strekninger, men etter hvert har blant annet nye arbeidsrutiner medført større utveksling av personale og alle er ikke like kjent med hvilke faktorer som kan påvirke sikkerheten på strekningene lenger, sier Skovdahl. Sikkerhetsdokumentasjonen vil også være et nyttig verktøy for planlegging av målrettet vedlikehold. Arbeidet er meget omfattende og arbeidet med Sørlandsbanen skal etter planen være ferdig 1.april.

- Statens Jernbanetilsyn vedtok i fjor høst at Jernbaneverket måtte søke ny godkjenning av kjøreveien på krengetogstrekningene. Vi er enige med tilsynet i at sikkerhetsdokumentasjon vil være et grunnlag for slik søknad, og velger altså å gjennomføre sikkerhetsdokumentasjon for alle banestrekninger, sier Ove Skovdahl. -Denne sikkerhetsdokumentasjonen kan nok tilsynelatende virke som en oppramsing av selvfølgeligheter for enkelte, men etter hvert som vi har fått, og vil få, flere aktører som steller med jernbane og togtrafikk blir dette arbeidet mer og mer viktig, legger Skovdahl til.

Gjennomføring

Dokumentasjonsarbeidet gjennomføres slik:

1. Identifisering av uønskede hendelser på strekningen. Avsporinger, sammenstøt mellom tog, sammenstøt med ras etc.
2. Beskrivelse av den aktuelle banestrekningen. Lengde, stasjoner, bruer, tunneler, planoverganger, sporgeometri, trafikkmengde etc.
3. Identifisering av alle sikkerhetskritiske funksjoner. Funksjoner som kan være medvirkende årsaker til uønskede hendelser.
4. Utarbeidelse av sikkerhetsoppfølgingsplan. I tabells form vises hvordan hver enkelt av de sikkerhetskritiske funksjonene er ivaretatt gjennom organisasjon, konstruksjon, drift og vedlikehold.
5. Risikoanalyse. Sammenligne risikonivå for ulike togtyper etc.

Når sikkerhetsdokumetasjonen foreligger for en banestrekning vil den danne grunnlaget for en rekke senere vurderinger i forhold til strekningen. Den kan danne utgangspunktet for å lage risikoanalyser av planlagte endringer i kjøreveien, sikkerhetsfaglig prioritering mellom ulike tiltak, behandling av dispensasjonssøknader og for typeaksept for nye typer togmateriell som skal kjøre på strekningen, for å nevne noen. I bunnen for alt dette arbeidet ligger Jernbaneverkets sikkerhetsfilosofi som slår fast at alle arbeider med infrastruktur eller regelverk skal opprettholde eller høyne det sikkerhetsnivået vi har i dag, avslutter Ove Skovdahl.

- Til lykke med drift og videre utv

Alt satt som det skulle da Nye Nationaltheatret stasjon ble offisielt åpnet torsdag 16. desember. Kong Harald foretok åpningen i den nye vestibylen, som for anledningen var forvandlet til en teatersal med plass til 250 gjester.

AV OLAV NORDLI

Gjestene hevet nok et øyenbryn da en arbeider med sveiseutstyr, hjelm og Jernbaneverkets jakke romsterte høylydt før seremonien, men dette viste seg snart å være teatersjef Ellen Horn. I sin åpningsprolog gav hun sitt perspektiv på naboskapet mellom teater og anleggsarbeid. Skuespillere fra Nationaltheatret bidrog også til arrangementet med utdrag fra "Faust", "Reisen til Julestjernen" og "Peer Gynt".

Jernbanedirektør Steinar Killi, samferdselsminister Dag Jostein Fjærvoll og ordfører Per Ditlev-Simonsen holdt taler, før HM Kong Harald slukket den siste sveiseflammen og erklærte stasjonen for åpnet.

Arrangementet ble avsluttet med at "Nisser og dverge" ble framført med stor innlevelse og spesialskrevet sistevers av et knippe ansatte i Utbygging sammen med sangere fra Høybråten skolekor og sangforening.

Etter selve åpningen ble Kong Harald vist rundt i stasjonen, og etter eget ønske snakket han med et rådgivere, entreprenører, kunstnere og ansatte i Jernbaneverket som har vært sentrale i prosjektet.

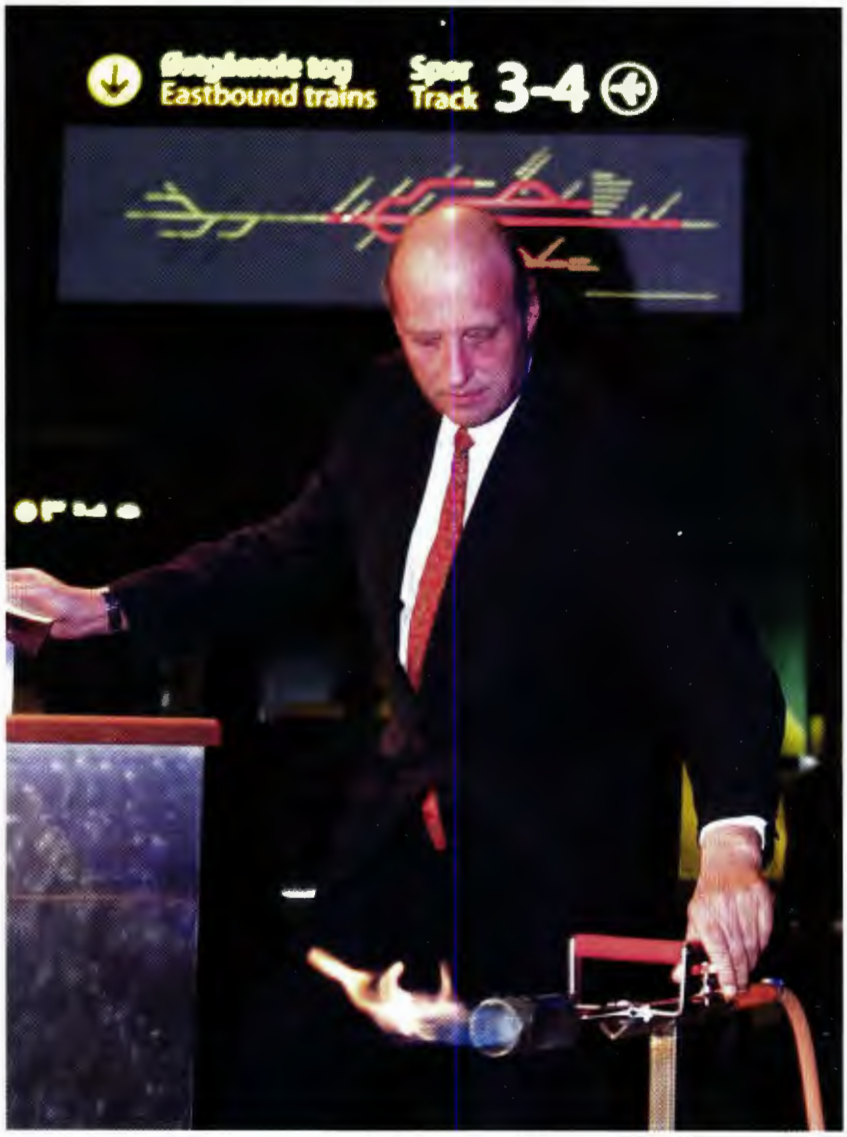


FOTO: SCANPIX

HM Kong Harald slukket den siste sveiseflammen og erklærte Nye Nationaltheatret stasjon for åpnet.

Bare begynnelsen

I sin åpningstale framhevet Kong Harald stasjonens sentrale beliggenhet som et bidrag til et attraktivt og levende bysentrum. Kongen omtalte også stasjonen som en positiv miljøfaktor når mange velger toget framfor privatbilen slik at trafikkbelastningen i bykjernen reduseres.

- Dette innebærer samtidig en skjerping av kravene til punktlighet og pålitelighet i toggangen. Altså sier jeg ikke bare til lykke til dere jernbanefolk i dag, men også lykke til med den videre drift og utvikling av jernbane og togtilbud, sa Kongen blant annet.

Samferdselsminister Dag Jostein Fjærvoll kom inn på stasjonens betydning i forhold til kapasitetsgevinst i Oslotunnelen og raskere trafikkavvikling. Han pekte også på at Nye Nationaltheatret er en viktig forutsetning for å få full gevinst av andre jernbaneutbygginger i Østlandsområdet.

- Vi kan kanskje omskrive et berømt ordtak av Churchill og si at dette ikke er slutten på jernbaneutviklingen i Oslo-området. Det er heller ikke begynnelsen på slutten. Det er faktisk bare slutten på begynnelsen, sa statsråden.

Positivt mottatt

Tilbakemeldinger fra åpningsgjester og reisende tyder på at den nye delen av stasjonen har blitt gjennomgående godt mottatt. Det samme var tilfelle da flere av de store riksavisene vurderte stasjonen i forhold til funksjonalitet, arkitektur og utsmykking i forbindelse med åpningen.

Omtalen varierte fra det nøkternt positive til det nesten overstrømmende, og vi kan ikke dy oss når det gjelder å sitere fra Jan Carlsens anmeldelse i Dagbladet:

- Med sin stilfulle eleganse skaper Nye Nationaltheatret stasjon et kjærkomment innslag i bybildet. Så vel ingeniørkunsten som arkitekturen gjør her sitt ypperste for å skape et effektivt og vakkert trafikknutepunkt midt i byens hjerte, skriver avisen.

Nye Nationaltheatret stasjon hadde byggestart i oktober 1996, og prosjektet er gjennomført i regi av Jernbaneverket Utbygging. Total kostnadsramme er 920 millioner kroner.

HVA SYNES DU OM

Tor Kulbråten (68), Oslo
Jeg synes den er blitt kjempefin, overraskende flott! Det er bra med en ny tunnel som deler togtrafikken.

Mona Delet Langbo (33), Strømmen
Synes den er veldig fin. Den ligner Gardermoen i utførelse med mye stål og grått. Jeg tar toget hver dag og det er

kling

Sikkerheten i høysetet

God rømningskapasitet og sikker brannventilasjon av stasjonsområdet har vært to sikkerhetsmessige hovedprinsipper ved utbyggingen av Nationaltheatret.

- Det verste scenariet vi kan tenke oss, er en togbrann som fører til at 2.700 mennesker må evakuere toghallen. Dette tilsvarer to fulle tog, i tillegg til at et stor antall personer står på plattformen. Sannsynligheten for at en slik situasjon skal oppstå, er én gang hvert 2.500 år.

- Stasjonen er bygd slik at alle skal komme seg ut og i sikkerhet ved en slik ekstrem situasjon. Evakueringen skal gjennomføres i løpet av åtte minutter, forteller prosjekteringsleder Steinar Gaarden i Jernbaneverket Utbygging.

Røykventilasjonsanlegget er dimensjonert slik at det blir full sikt og framkommelighet i stasjonsområdet i åtte minutter etter at alarmen går. Trapper og utganger i begge ender av plattformen er tilgjengelige som rømningsveier. Dessuten har selve plattformen fem nødutganger som fører ned via en trapp og en ledetunnel under sporet, til en rømningstunnel som munner ut i Løkkeveien vis á vis Ruseløkka skole.

Behov for ettertetting

For å gjøre toghall og tunnel vanntette er det støpt et betonghvelv mot fjell. Betongen fortsetter å herdes de første 2-3 årene etter at stasjonen er tatt i bruk. Dette innebærer at mindre lekkasjer vil oppstå med behov for ettertetting i denne perioden. På litt lengre sikt vil betongen bli helt tett.

Den gamle toghallen og vestibylen ved stasjonen kommer til å bli pusset opp. Disse arbeidene planlegges utført i 2000 og 2001.

På veggen ved rulletrappene mellom ny vestibyle og toghall profilerer elektroniske skilt institusjonen som har gitt stasjonen navn. Skiltene inneholder sitater, visdomsord, humoristiske innslag og andre tekster som kan knyttes opp mot Nationaltheatret.

N NYE STASJONEN?

derfor greit med utvidet servicetilbud ved stasjonen. Det er også bra med flere utganger i forhold til hvor du skal i byen.

Davinder Singh (25), Oslo

Jeg synes stasjonen er litt for grå og kjedelig, litt mye betong. Ellers er den all right, fin og ryddig.

Vi eier og driver

- Dette er helt nytt for oss. Det er første gang Jernbaneverket eier og driver en stasjon og det er første gang vi har stilt så omfattende miljøkrav til tjenesteleverandørene, forteller driftsansvarlig Håvard Svendsen i Region Øst. Renholds- og vaktselskapet har selv satt målene for miljø og kvalitet og har forpliktet seg til kontinuerlig forbedring. Hvis dette går bra, skal andre kontrakter gjøres på samme måte.

AV ELLEN SVENDSVOLL

BEGGE FOTO: ELLEN SVENDSVOLL

Håvard Svendsen er driftsansvarlig på Nationaltheatret stasjon - den første stasjonen som eies og drives av Jernbaneverket.

Selskapene har måttet levere egen miljøplan og kvalitetsplan sammen med tilbudet der de beskriver hvordan de vil forholde seg til ytre miljø, kvalitetskrav og internkontroll og andre tema de selv mener har betydning for tjenesten. - Vi legger stor vekt på at de kontinuerlig skal forbedre alle områdene av virksomheten sin, men de skal selv finne ut hvordan og rapportere til oss. Vi vil følge opp resultatene. Hvis renholderne bruker samme metoder og samme vaskemidler som året før, har ikke firmaet gjort jobben sin godt nok, sier Svendsen.

Brukerundersøkelse

Det er ISS som utfører renholdet på stasjonen. Det er første gang de driver stasjonsrenhold, og det er første gang de har fått krav om å sette egne mål for kontinuerlig forbedring. Selskapet har gått helhjertet inn for ordningen og vurderer blant annet å legge inn miljøkrav i hele sin virksomhet. Jernbaneverket vil motta jevnlige rapporter om hvordan selskapet ligger an i forhold til de oppsatte målene. Rapportene skal også inneholde forslag til forbedringer Jernbaneverket bør gjøre. - Kontrakten inneholder dessuten et krav om at ISS skal foreta en brukerundersøkelse på stasjonen i løpet av det første kvartalet, forteller Svendsen. - Da vil vi også få tilbakemelding på hvordan brukerne finner frem og hvordan de er fornøyd med stasjonen.

Renhold på dagtid

Mottoet er trygghet og trivsel på stasjonen både for de reisende og for dem som jobber der. Andre steder utføres som regel renhold på perrongen om natten. Det er dyrt og gir renholderne en ubekvem arbeidstid. På Nationaltheatret foregår alt renhold på dagtid. Da kan også de reisende se at det er løpende renhold her. Når rushtrafikken er over kl. 09.00, begynner vaskemaskinene å gå på perrongen. De påmonteres blinkende lys for at publikum skal bli oppmerksom på dem. Renhold i sikkerhetssonen er en utfordring. Her skal det ikke kjøres maskiner uten at en sikkerhetsmann er til stede. Både ISS, leverandøren av vaskemaskinene og Jernbaneverket jobber med å finne gode løsninger på dette. Renholdere og vakter skal dessuten være servicemennesker. De skal kunne betjene folk og svare på spørsmål, og de trekkes også med i beredskapsarbeidet på stasjonen.

Må velge bedre løsninger

Regionen og ISS har allerede gjort seg noen erfaringer med bygget. En del ting kunne vært gjort enklere med hensyn til drift og sikkerhet. Noen steder er vanskelige å holde rene og skal man for eksempel skifte lyspære på plattformen, må man opp med en seks meter høy stige. - Vi må bli flinkere til å stille krav til arkitekter og rådgivere om at det ikke velges løsninger som er miljømessig dårlige eller vedlikeholdsmessig kostbare eller kronglete å drive, sier miljørådgiver Malvin Bjorøy. - Jernbaneverket må få mer kompetanse på disse sammenhengene slik at det blir tatt riktige hensyn til omgivelser og arbeidsmiljø i driftsfasen og for at drift i fremtiden ikke skal bli dyrere enn nødvendig. Det må bli sterkere fokus på sammenhengene mellom investeringer og driftskostnader. Vi må for eksempel gjøre mer bruk av levetidskostnader og livssyklusanalyser i vår virksomhet.

BERGENSBANEN VED RISTESUND

Skal sikres bedre mot ras

Norges Geotekniske Institutt, NGI, har nå lagt fram sin rapport om rasfaren ved Ristesund mellom Hallingskeid og Myrdal på Bergensbanen. Region Vest engasjerte NGI for å vurdere skredfare og mulige sikringstiltak etter flere skred på stedet de siste tre årene. NGI slår fast at rasfaren i området må anses å være stor. -Dette området er en konstant hodepine for oss, sier banesjef Norvald Skjoldli. Han arbeider nå med flere alternativer for å sikre banen bedre på strekningen.

AV NJÅL SVINGHEIM

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Banesjef Norvald Skjoldli på Bergensbanen har en hel perm med bilder fra skred og gjenoppbygging av linjen ved Ristesund.

Det er flere mulige tiltak som er aktuelle for å sikre Bergensbanen ved kilometer 327,5. Stedet ligger altså mellom Hallingskeid og Myrdal på den uveisomme delen av banen, om lag en kilometer ovenfor den kjente steinhvelvsbrua ved Kleven. Her består fjellsiden over banen av sterkt forvitrede og oppsprukne bergarter. Det er også store temperatursvingninger, mye snø og mye vind der. -Alt som skal til for å skape problemer for oss er til stede i rikt monn på Ristesund, sier Norvald Skjoldli. Han vet hva han snakker om, nesten hvert år bruker banesjefen millionbeløp på å bygge opp igjen snøoverbygg, linje og kontaktledning som er ødelagt av ras på Ristesund. Det er med andre ord lønnsomt å investere her for å redusere rasfaren. Det er også ikke minst en nødvendighet av hensyn til sikkerheten.

Rapporten

NGI slår fast etter befaringer i sommer at det ble observert en rekke sprekkeavgrensede og ustabile partier i den bratte fjellsiden. Det er fare for både mindre utfall i fjellsiden og større utglidninger sør for Klevefeten tunnel. Rett nord for tunnelen er det også fare for skred. På Ristesund er det rasfare hele året. I januar i fjor gikk det et større snøskred som sopte med seg snøoverbygget og kontaktledningsanelgget på sin ferd ned i dalbunnen. I juni året før løsnet en hel berghammer som også dro med seg jordmasser ned og påførte linjen store skader. Det samme har altså skjedd tre ganger på om trent samme sted de siste tre årene.

Tiltakene

Det sikreste vil være å bygge en ny tunnel forbi det rasutsatte partiet. En slik tunnel vil bli kostbar å bygge, men den ville både sikre linjen fullstendig og øke kjørehastigheten betydelig. I dag er det permanent saktekjøring på stedet på grunn av rasfaren. Som et sikkerhetstiltak er høyeste hastighet for vestgående tog satt til 40 km/t og det tillates 50 km/t for østgående.

Et annet tryggingsalternativ går ut på å bygge et skredoverbygg til erstatning for snøoverbygget som står der i dag. Skredoverbygget vil måtte bygges i en lengde av 150 meter og vil koste minst 20 millioner kroner. Dett vil i følge NGI -rapporten sikre banen mot mindre nedfall. En systematisk renskbolting av fjellsiden kan også være aktuelt, men her mener NGI at effekten vil være uoversiktlig. Det tiltaket som i alle fall bør gjennomføres så fort som mulig er å bygge en fanggrop langs banen med 10 meters bredde og tre meters dybde. NGI skriver at dette er et tiltak som vil gi relativt stor sikringsgevinst til en relativt lav kostnad. I tillegg anbefales det å montere fangnett i skjæringa på nordsiden av dagens snøoverbygg.

Banesjef Norvald Skjoldli sier det blir nødvendig å ta stilling til hva som skal gjøres på Ristesund i løpet av vinteren. Det kan være aktuelt å starte bygging av fanggrop langs banen til sommeren. Stedet ligger imidlertid så vanskelig til at også et slikt anlegg må planlegges og kartlegges i detalj før en går i gang.

FOTO: NORVALD SKJOLDLI

Fra jord- og steinraset i juni 1998, som en ser er terrenget bratt, ulendt og vanskelig tilgjengelig.

Slik ser den nye trippelpakkemaskinen til Baneservice ut. Maskinen glir jevnt framover, mens bare det grønne feltet på midten går rykkevis fram mens det pakkes under tre og tre sviller. Maskinen har ca. 40% høyere kapasitet enn dagens dobbelpakkere. (Plasser &Theurer)

Ny stormaskin er bestilt

Nå skal det bli virkelig fart over sporpakking og -justering. Baneservice har bestilt en ny stor pakkemaskin med det klingende navnet 09-3X Stopfexpress fra det østerrikske firmaet Plasser & Theurer. - Den nye maskinen har en kapasitet som er ca. 40 % høyere enn de raskeste maskinene vi har i dag, sier fagsjef Vidar Filtvedt i Baneservice.
Kontrakten med leverandøren ble underskrevetskrevet i november i fjor og maskinen skal leveres i desember og være klar til innsats våren 2001.

AV NJÅL SVINGHEIM

Baneservice er blant de første som anskaffer en slik maskin og ferdig levert på norske spor kommer den til å koste om lag 22 millioner kroner. Forretningsenheten har fra før av 6 linjepakkemaskiner, fordelt på 4 enkeltpakkere og 2 dobbeltpakkere. Den nye maskinen er en såkalt kontinuerlig trippelpakker og det betyr at den pakker tre og tre sviller om gangen. Dette betyr selvsagt en betydelig raskere framdrift. - Mens enkeltpakkerne, som var enerådende fram til midten av 1990-tallet hadde en kapasitet på om lag 600 meter spor i timen, kan den nye trippelpakkeren greie minst 1500 meter, sier Vidar Filtvedt. Når den nye maskinen pakker spor, glir den framover hele tiden, ikke i rykk og napp slik som de gamle maskinene. Dermed oppnås også en kraftig forbedring arbeidsmiljøet til de som skal betjene dem. Etter hvert som disponeringstidene for sporarbeider blir knappere og knappere, har det stadig større betydning å få økt kapasiteten på maskinene som skal arbeide i sporet. Den nye maskinen er utstyrt med en meget avansert datateknologi og består av hele 50.tusen komponenter, forteller Filtvedt . Plasser & Theurer skal stå for opplæringen og den skal skje både ved fabrikken i Østerrike og her hjemme. Maskinen har altså kapasitet til å pakke tre sviller i slengen, men den kan også pakke bare en og en der det er ønskelig, for eksempel ved ekstremt varierende svilleavstand. Den er også utstyrt med laserutstyr for nivellering av sporet både vertikalt og horisontalt. - Med denne maskinen får vi det absolutt maksimale ut av eksisterende spor, reklamerer Vidar Filtvedt. -Men pakking av spor kan selvsagt aldri erstatte ballastrensing, skynder han seg å legge til.

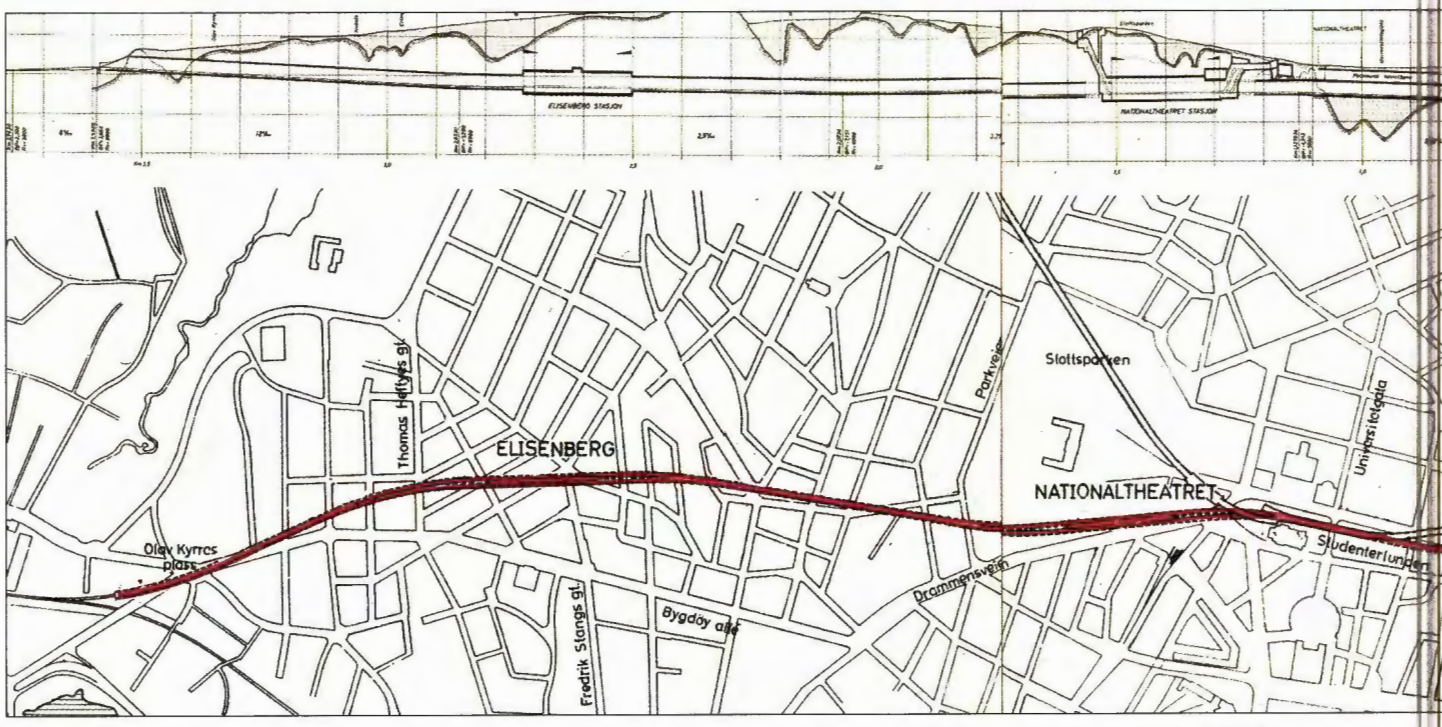
Avtaler i øst og vest

Det er allerede inngått avtaler mellom Baneservice og Region Øst og Region Vest om bruk av den nye maskinen. Avtalene gjelder kjøp av om lag 100 skift på maskinen hvert år i fem år framover. - Det er også i ferd med å å bli inngått avtaler om bruk av de store maskinene i Baneservice som tyder på et noe høyere aktivitetsnivå i år enn i fjor, markedssjef Terje Muggerud i Baneservice.

Det ble i fjor inngått en toårig avtale med Region Nord om alt pakkearbeid i regionen. Med Region Øst løper det en treårig avtale om kombipakking (sporveksler), mens en avtale med Region Sør om kjøring av ballastrenseverk med tilhørende maskiner samt vekselpakking også fortsetter denne sesongen. Det ser også ut til å gå mot en avtale med Region Vest om kjøring av renseverk der på våren. - Planen er å starte opp i Region Vest 3.påskedag og i Region Sør etter ferien med det vi kaller en "rensegruppe," forteller Muggerud. En slik rensegruppe består av Ballastrenseverket med to masseutkjøringsvogner, en lastetraktor (Robel), ballastfordeler, pakkemaskin, gravemaskin og sporstabilistator. Baneservice disponerer to renseverk, og interessen for ballastrensing kommende sesong er større enn på lenge, og det finnes fortsatt ledig kapasitet.

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

-Både vi og regionene får økt effektivitet med raskere maskiner, sier Vidar Filtvedt og Terje Muggerud i Bane Service.



Tegningen viser Oslotunnelen slik den ble bygd, først var det mest aktuelt å bygge en kort tunnel mellom Oslo Ø og Oslo V. (fra "NSB-teknikk" nr 1 1980)

44 år i Oslos "underverden"

Like før den nye delen av Nationaltheatret stasjon ble åpnet, begynte sjefingeniør Kjell Mathisen å pakke sine saker på Hovedkontoret. Formelt sett ble Kjell pensjonist fra 1.oktober 1999, - "formelt sett" fordi han fortsatt er innom sin gamle arbeidsplass flere ganger i uken. Kjell Mathisen er trolig den innen jernbanen som kan mest om Oslos "underverden", - bokstavelig talt. Siden 1956 har han arbeidet med baneprosjekter i tunnel under hovedstaden. -Det meste har det tatt sin tid å få til, men framdriften på Nye Nationaltheatret har imponert meg, sier han.

AV NJÅL SVINGHEIM

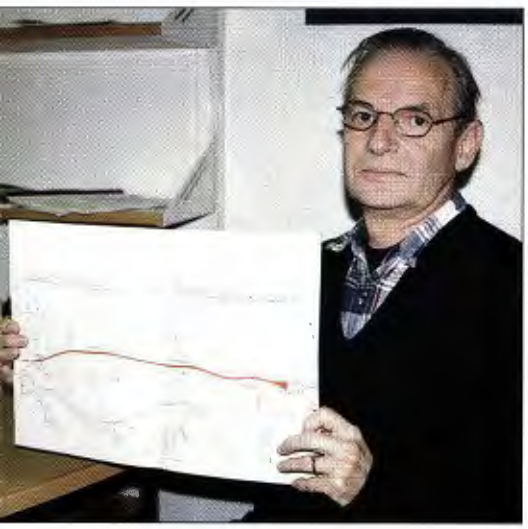
Rett etter eksamen fra NTH i 1956 begynte Kjell Mathisen ved Oslo kommunes tunnelbanekontor. Dette var mens T-banen i Oslo var under anlegg. Her var han fram til 1963, da han søkte jobb ved Plankontoret for Oslo S. -Oslo Sentralstasjon er et gammelt prosjekt, forteller Mathisen. Allerede i 1938 ble Oslo Stasjonskomite nedsatt og denne komiteens innstilling fra desember 1939 ligger faktisk til grunn for utformingen av dagens sentralstasjon. Innstillingen konkluderte med behovet for å samle Oslo Ø og Oslo V til en stasjon og å knytte sammen banenettet ved å bygge en tunnel gjennom sentrum av Oslo. Også tidligere hadde det vært presentert tunnelplaner gjennom Oslo, og en bane i dagen mellom Grefsen på Gjøvikbanen og Bestun på Drammenbanen var også foreslått. Men i Oslo Stasjonskomites innstilling fra desember 1939 ble alternativene sammenliknet og presentert samlet. Komiteen lanserte sitt eget tunnelalternativ som gikk ut på å bygge kort tunnel mellom Oslo Ø og Oslo V. Planene ble godt mottatt, men gjennomføringen trakk ut i tid, blant annet som følge av krigen og gjenreisingsarbeidet som fulgte i årene etter var det knapt med penger til nyanlegg.

To hovedalternativer

I årene etter krigen fortsatte planleggingen, stadig med innstillingen fra 1939 som utgangspunkt. Først i 1962 vedtok Stortinget at det skulle bygges en ny sentralstasjon i Oslo, og at det østlige og vestlige jernbanenettet skulle knyttes sammen ved en dobbeltsporet tunnel. Plankontoret for Oslo S ble så opprettet i 1963, og her var altså Kjell Mathisen med fra starten av. - Det forelå en rekke alternativer for hvor den nye jernbanetunnelen skulle bygges, forteller han, men etter hvert ble vi stående igjen med to alternativer. Plankontoret la i 1966 fram disse alternativene. Det ene var det såkalte Rådhusalternativet med en kort tunnel fra Oslo Ø til Oslo V (ca 1,5 km), mens det andre var Frogneralternativet fra Oslo Ø til Olav Kyrres plass (ca 3,5 kilometer). Som kjent ble dette alternativet til slutt det som ble valgt, men det satt langt inne, sier Mathisen. For å få dette alternativet igjennom måtte vi pine kostnadene ned så mye som mulig. Dermed ble Elisenberg stasjon og oppgang vest ved Nationaltheatret tatt ut av planene, samtidig som Oslo kommunes "distriktsbidrag" ble økt. Allerede den gang var man usikre på om en dobbeltsporet tunnel hadde stor nok kapasitet i framtiden, så det ble også lagt fram et alternativ med tre spor, men av kostnadshensyn ble dette vurdert som helt urealistisk den gang. Det reviderte Frogneraltarnativet kom da ned i en pris på rundt 170 millioner kroner, mens rådhusalternativet var beregnet til 135 millioner. Dermed kom Frogneraltarnativet så mye ned i pris for staten at dette ble vedtatt. Det skjedde i 1968, altså 30 år etter at Oslo Stasjonskomite ble nedsatt.

Vanskelig anlegg

-Fortsatt skulle det gå flere år før byggingen kom i gang, forteller Mathisen. Byggestarten skjedde i 1971 og utfordringene sto i kø. Det var et meget komplisert tunnelanlegg. I tillegg til å krysse under hovedstadens mest sentrale deler, var også grunnforholdene svært vanskelige på deler av strekningen. -I forbindelse med anlegget gjennom Studenterlunden, der jernbanen for øvrig ble bygd samtidig med T-banetunnelen, forsøkte vi med en ny gravemetode, fortsetter han. "Slisseveggmetoden" går ut på først å grave ut grøfter på hver side i tunnelens dybde og fylle disse med betong, før vi gravde ut selve tunnelen mellom slisseveggene. Dette hadde vi stort hell med. Vi fant også



Kjell Mathisen har arbeidet med tunneler i Oslo siden 1956

tidlig ut at på grunn av mulige lekkasjeproblemer måtte Oslotunnelen helstøpes hele veien. Det er noe vi er svært glade for i dag, slår den erfarne tunneling eniøren fast. Tunnelen ble som kjent åpnet sommeren 1980 og dermed var Jernbane - Norge samlet til ett rike.. - Utviklingen i ettertid har vel også vist at det var riktig å velge den lange tunnelen den gangen. Trafikken over Nationaltheatret stasjon har jo blitt så stor at utvidelsen som nå er fullført måtte komme.

I de senere årene har Kjell Mathisen blant annet vært plansjef i NSB, han har arbeidet med andre deler av Oslo-S -prosjektet, han har stelt med kapasitetsberegninger både i Oslotunnelen og på andre strekninger, og han regner fortsatt med å jobbe litt på "konsulentbasis" for Hovedkontoret. Ett er i hvert fall sikkert; det finnes ikke mange med tilsvarende kunnskaper om jernbanen i Oslo-området som Kjell Mathi

Nytt intranett

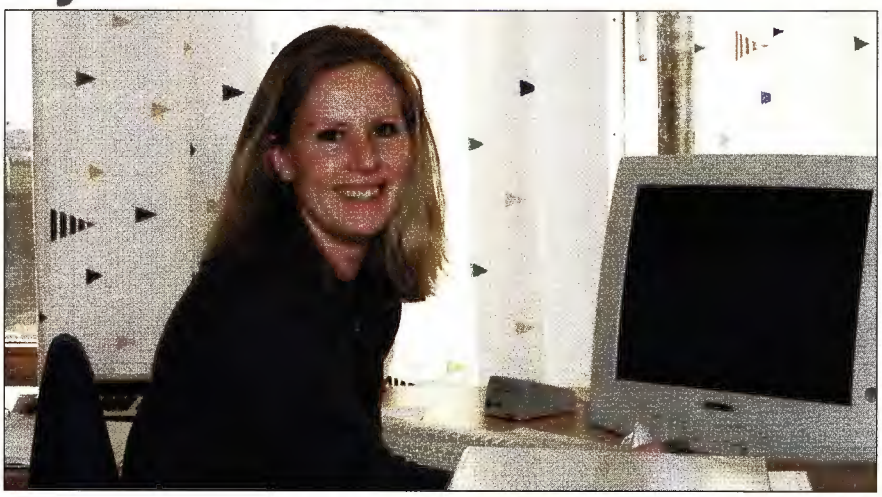


FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Ellen B Westgaard er prosjektleder for nytt intranett i Jernbaneverket.

Jernbaneverkets intranett trenger fornyelse. Prosjektet "Nytt intranett" ble startet opp høsten 1999. Det er satt ned en prosjektgruppe med deltakere fra alle regioner, Utbygging, Bane Partner og flere avdelinger ved Hovedkontoret. Målet er å skape best mulig engasjement og innflytelse fra alle deler av Jernbaneverket. Det nye intranettet skal etter planen lanseres i løpet av mars 2000. Det er vedtatt noen grunnleggende prinsipper som basis for et nytt intranett:

- Ett felles intranett med regionale tilpasninger.
- Et sentralt rammeverk som regulerer roller, ansvarsdeling, struktur, design, tematikk med mer. Dette rammeverket etableres av prosjektet.
- Distribuert oppdateringsansvar som gir informasjonseier ansvar for oppdatering og å sørge for at informasjonen på intranett til enhver tid er korrekt.
- Kostnadene for tjenester og funksjonalitet utover det som ligger i fellesfunksjoner, tas der de oppstår.
- Intranettet skal være behovsstyrt. Ved vurdering av ny funksjonalitet skal det foretas en kost/nytte betraktning.

Intra.... hvafornoe???

Et intranett er et informasjonssystem basert på internett-teknologi, tilgjengelig kun for organisasjonens ansatte eller andre autoriserte. Et intranett hjelper organisasjonen å strukturere og dele informasjon og dokumenter - på tvers av organisatoriske grenser og uavhengig av den normale arbeidstiden og geografisk plassering.

NAVNEKONKURRANSE

Hva skal barnet hete?

Vårt nye intranett skal ha et navn som kjennetegner organisasjonen det representerer. Som eksempel kan nevnes Banverket i Sverige med intranettet «Knuten».
Har du et forslag til et godt og dekkende navn for vårt nye intranett?
Send det inn til prosjektleder Ellen B.Westgaard på ebw@jbv.no eller via intern post til Informasjonsavdelingen, Hovedkontoret, Stortorvet 7. innen 15. februar. Det forslaget som velges vil bli premiert med et utvalg profileringsartikler fra Jernbaneverket.

Tilbud om hjemme-PC til ansatte

Avtalen med Merkantildata er nå signert. Du kan velge mellom to stasjonære modeller og en bærbar modell levert av Hewlett-Packard. Dette er meget gode maskiner med en utmerket forsikringsdekning.
Tekniske data:
Høyende stasjonær modell:
Bærbar modell:
HP Pavilion 550 Mhz Pentium 3
HP Omnibook XE2 4333 Mhz Celron 64
128 mb
4 gigabyte harddisk
15 gigabyte harddisk
17« skjerm
I tillegg er det en lavende stasjonær modell.

Alle fast ansatte i Jernbaneverket vil motta en brosjyre med nærmere beskrivelse av tilbudet i løpet av ca. 2 uker.
Kontaktperson JBV:
Gisle Salem, tlf. 55360.

Bru rett på skjæringa

Ved Fossmark på Vossebanen ble det senhøstes plassert en ny overgangsbru. Det spesielle med denne brua er at den er plassert "rett på" fjellskjæringa på begge sider av banen. Bare noen mindre fundamenter var klartgjort før hele brua ble heist på plass. Dermed kunne fem planoverganger fjernes i samme område på Vossebanen. Brua er en gangbru og det er bygd gangveger som binder sammen de tidligere vegene til planovergangene. Vossebanen går her langs fjorden og banen må krysses for å komme ned til sjøen. Prosjektleder Gry Stenersen i Region Vest forteller at det til våren skal bygges to bruer til på samme måte på Vossebanen.

FOTO: GRY STENERSEN

Vossebanen har flere store fjellskjæringer som det er egnet å bygge overgangsbruer på toppen av.

BERGENSBANEN

En ostring går av

31.desember hadde trafikksjef Lars Bjørndal i Bergen siste arbeidsdag ved jernbanen. Hver dag siden 1952 har jernbanen opptatt en stor del av Bjørndals aktiviteter og tanker. -Jernbanen har nok tatt litt for mye av livet mitt, sier Bjørndal selv, som nå har tenkt å konsentrere seg om helt andre ting.

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Trafikksjef Lars Bjørndal (t.h) leverer nå stafettpinnen videre til Inge Hjertaas. -Dette blir å sammenlikne med det å hoppe etter Wirkola, smiler Hjertaas.

AV NJÅL SVINGHEIM

Trafikksjef Lars Bjørndal er for mange nærmest synonymt med Bergensbanen. - Jeg har fått anledning til å drive med det jeg liker best, sier han selv. Det er drift og trafikk som alltid har opptatt ham mest. -Bergensbanen har vært en veldig spennende arbeidsplass, og jeg har følt meg privilegert som har fått lov til å jobbe med noe jeg føler mye for. Bjørndal har i mange år også tatt seg av informasjonsoppgavene overfor omverdenen, ofte i forbindelse med driftsavvik og vinterstormer. Selv om han opprinnelig kommer fra Osterøy, derav uttrykket ostring som beskriver folk fra områdene rundt Osterfjorden, kan han med rette kalle seg en kjuagutt også, han har nemlig bevis på det. I 1991 fikk Bjørndal kjuaguttstatuetten av presseklubbene i aviser og kringkasting i Bergen. Kjuaguttstatuetten deles ut til folk som har vist særlig åpenhet og hjelpsomhet overfor pressen i Bergen. En kjuagutt er som kjent en ekte bygutt fra Bergen. Til tross for statuetten er det nok utenkelig for ham selv å kalle seg for kjuagutt, Bjørndal vil bli omtalt som en mann med engasjement for jordbruk og primærnæring. Bjørndal vokste opp på et gårdsbruk på Osterøy som fortsatt er i familien, og dersom tiden skulle strekke til er det nok velkomment med litt hjelp fra den eldre generasjonen i gårdsdriften fra tid til annen. Han forteller at gårdsdrift er det som har opptatt ham mest ved siden av jobben i alle år. Han har også både hus og hage i Bergen å ta seg av.

Selv etter bortimot 50 år på Bergensbanen har Lars Bjørndal fortsatt et like sterkt engasjement for den. Nå må vi få på plass dobbeltsporet gjennom Ulriken og Ringeriksbanen, sier han. Det er de viktigste grepene for at Bergensbanen skal holde posisjonen inn i framtiden.

Bjørndal forteller at han er svært glad for den utviklingen Bergensbanen har fått de siste 15 årene med flere nye tunneler og ny bane over høyfjellet. - Tidlig på 1970 tallet så det noen år ut til at Bergensbanen var i ferd med å gå i glemmeboken. Gjennom flere år var det da full stans i utviklingen av banen.

Den nybakte pensjonisten er ikke tvil om at det nå var riktig å gi seg, selv om han kunne ha fortsatt i stillingen noen år til. Nå vil han bruke mer tid på det han i perioder har måttet forsømme på grunn av jobben. Det er også flere trekk ved utviklingen på jernbanen de siste årene han kan styre sin begeistring for. En utvikling i retning av større staber og flere medarbeidere som arbeider "langt fra driften" er han ikke glad for. Det samme gjelder det Bjørndal kaller for "konsulentvesenet."

Når Lars Bjørndal nå rydder kontoret sitt på togledelsen i Bergen er det med litt vemod, men mye glede over både den jobben han har hatt og de oppgavene som nå kommer. -Det finnes så mye kunnskap og klokskap i alle faggrupper på banen. Disse kunnskapene er det stadig mer viktig at etaten kan nyttiggjøre seg, sier han. -Uten deres erfaringer og praktiske kunnskaper, kan det teoretiseres aldri så mye uten at det hjelper. Teoriene må forankres i praktiske erfaringer fra driften. Bjørndal forteller at han gjennom årene som togdriftssjef og trafikksjef nok har forandret stilen. -Før la jeg meg nok for mye opp i detaljer. Jeg ser i ettertid at dette var feil. Beslutninger bør i størst mulig grad tas lokalt der folk kan bruke kunnskapene sine for å nå våre felles målsettinger, sier han. Han er veldig glad for den gode kontakten han har hatt med medarbeiderne sine. -Jeg har ment å legge vekt på kontakt og nærhet kolleger i mellom, og gevinsten av dette har også jeg i stor grad hatt!

Når Lars Bjørndal nå slutter er det en av de "tradisjonelle" jernbanefolkene som forlater etaten. Han startet som aspirant til innvendig stasjonstjeneste i 1952 og har senere tjenestegjort som telegrafist og jernbanefullmektig ved en rekke stasjoner. Fra 1975 har han arbeidet ved rutekontor og togledelse i Bergen.

DEBATT

Hvor er kvinnene?

-Hvor er kvinnene i Jernbaneverket? spør trafikksjef Arne Habberstad i Region Sør.

Etter en "kritisk" gjennomgang av internbladet etterlyser trafikksjefen i Region Sør et sterkere fokus på kvinnene i vår organisasjon.

-Det er ille nok at det ikke er flere kvinner i Jernbaneverket. Hvis de i tillegg blir usynlige i vårt eget internblad er dette beklagelig, synes Habberstad.

Han oppfordrer derfor redaksjonen om å ta kritikken innover seg.

-Kjøreveien ville neppe seile opp som noen favoritt hos likestillingsombudet, avrunder Habberstad.

Svar: Denne kritikken er nok berettiget og redaksjonen vil bestrebe seg sterkere på å få fram flere av kvinnene i Jernbaneverket. Har du tips til saker som kan bøte på denne skjevheten, ønsker redaksjonen å få høre om det.

Red.

De ga alt i Sverige

Så var det igjen klart for årets håndballlandskamp mot SJ-sport. Denne gangen var det SJ- sport som var verter. 23 spillere og ledere reiste ned til Gøteborg 13. november for å slå svenskene.

Vi hadde store forhåpninger til å tukte søta bror, men det har vi jo hatt så mange ganger før også.

Før kampene var vi på omvisning på Nordens største modelljernbane. Det var litt av ett leketøy for store barn. For å betjene modellbanen trengtes det 8 mann. 4 til å betjene stasjonene, 3 til å betjene sentralen og 1 til å betjene publikum.

Deretter var det klart for kampene. Damene startet ballet og det som nå ble vist i de neste

2 x 25 min. var noe å være stolte av. De norske jentene kjempet som løvinner. De ga alt og kombinert med meget godt teknisk spill ledet de 9- 2 til pause. 2. omgang fortsatte slik som

1. sluttet. Det norske laget var flere hakk bedre enn våre verter. Selv om spillet var bra, så fikk laget ikke like bra uttelling i 2. omgang. Men da sluttsignalet lød sto det 16- 7 i til det norske laget. På laget spilte: Karin Stuevoll og Marianne Aune i mål, og på banen Gro Davø,

Eli F. Sandstad (3), Marianne Skripeland, Heidi Grüner (1), Hanne Abrahamsen (1),

Laila Vollum (3), Wenche Hågensen (4), Åse S. Meyer (1) og Turid Snåsøy (3).

Nå var det herrelagets tur, og etter damenes fine gjennomførte kamp var det vel i overkant å tro at herrene skulle klare det like bra. Men håpet var jo tilstede. Vi hadde jo vært i USIC og spilt bra, men noen forfall hadde det jo vært så laget var vel ikke like samspilt nå. Men SJ-sport er et meget godt lag. Forhåpningene var i ferd med å forsvinne allerede etter halvspilt 1. omgang. Da ledet svenskene med 6 mål. Men 2 x 30 min. er lang tid og de norske guttene fikk også vist at de kan spille håndball. Til pause sto det 14-11 til svenskene, og det ga oss nytt håp for 2. omgang. Men hvor lenge var Adam i paradiset? SJ- sport var sterkt og samspilt. Jevnt og trutt gikk de ifra igjen, og da dommeren blåste for full tid sto det 27- 22 til SJ- sport. Det norske laget har all ære av innsatsen, selv om det ble svensk seier med 5 mål denne gangen. På det norske laget spilte Roger Venner og Audun Tunå i mål, og som banespillere Jan Frode Hynne (5), Svein Roald Birkeland, Arve Høyby, Rune Jensen (2), Bjørn Rakbjørg (4), Andre Forsmo (5), Espen Kleven (3), Willy Eliassen (1) og Ivar Fosseli (2)

Etter at vi hadde dusja, pudra og dønka oss te med godlukt osv var det klart for banketten, eller det sosiale samværet. Dette er nesten like viktig som kampene i slik internasjonal forbrødring. Noe godt og bite i og litt skryt av hverandre hører også med. Som en takk for oppholdet fikk våre verter et troll med påskrift som minne fra oss. Etter som kvelden gikk ble det også mulighet for en liten svingom for de som orket det. Laget reiste tilbake til Oslo søndag formiddag og var vell tilfreds med en hyggelig weekend sammen med våre svenske venner.

Ivar Fosseli, hovedleder

Har du lyst til å bidra med en artikkel til Norsk Jernbanemuseum/Jernbanemuseets Venners årbok 2000?

Vi mener at de som er opptatt av jernbane og jobber aktivt med jernbanehistorie, kan få anledning til å formidle dette til et bredt publikum.

Årboken er planlagt utgitt ca. 1. mai 2000 - med materiellfrist 25. februar 2000.

Kanskje går du som leser dette svanger med en artikkel? Kjenner du noen som burde skrive - tips dem!

Ta kontakt med oss snarest for innspill!

Red.: Mette Larsen, tlf. 73262 (sentralbord 73160) epost: mette.larsen@jbv.no

Nytt sidespor ved Hønefoss

Ringerike Transportkontor har sin egen skiftetraktor av type 220C.

I desember åpnet Ringerike Transportkontor et nytt sidespor inn til bedriften. -Tidligere har vi konsentrert oss om biltransport, men nå ønsker vi også å kunne tilby togransport og transport i kombinasjon mellom bil og bane, sier Trond Pålerud ved Ringerike Transportkontor. Bedriften har også kjøpt sin egen skiftetraktor som trafikkerer det nye sporet.

AV NJÅL SVINGHEIM

Industrimrådet som Ringerike Transportkontor ligger i har allerede en omfattende godstransport med jernbane, forteller Pålerud. Bedrifter som Norpapp og Spenncon er allerede store kunder for NSB Gods. Også jernbanerelatert virksomhet finnes på Hensmoen, som området som heter. Det produseres betongsviller ved en avdeling av Spenncon, og entreprenørfirmaet Norwegian Rail System, NRS, har tilhold der. Det er NRS som har bygd sporene for Ringerike Transportkontor. Det nye sporet grener av fra Norpapps sidespor på Randsfjordbanens nordlige del, ca 8 kilometer nord for Hønefoss. Bedriften har investert om lag tre millioner kroner i spor og terminal og trafikken er allerede i full gang. -Til nå har det vært mest stål som har kommet på jernbanevogner til den nye terminalen, forteller Trond Pålerud. -Vi har også tatt i mot brukte betongsviller for Jernbaneverket til mellomlagring. Svillene kommer fra den omlagte strekningen ved Gråskallen på Bergensbanen. -De samme vognene som leverte de brukte svillene til lagring hos oss, tok med seg nye betongsviller fra nabobedriften Spenncon, forteller Pålerud. Det arbeides også i disse dager med transportkontrakter for flere nye godskunder ved Ringerikes Transportkontor.

Mer trafikk på Brevikbanen

NSB Gods ønsker seg en mer fleksibel utnyttelse av sidesporet fra Brevikbanen ned til Tangenkaia. Og banesjef Odd Erik Berg i Region Sør håper på en løsning som tilfredsstiller Jernbaneverkets sikkerhetskrav.

AV SINDRE ÅNONSEN

NSB Gods inngikk for en tid tilbake en avtale med Norsk Hydro og Tor-Line om transport mellom Herøya og Tangenkaia i Brevik. I første omgang er det snakk om to kipptog per dag. Dette er allerede igangsatt. Men for å kunne utvikle denne virksomheten ytterligere etterlyser NSB Gods et mer fleksibelt sikringssystem i forbindelse med bruken av det aktuelle sidesporet. I dag er mulighetene til å utnytte sidesporet begrenset. Særlig på formiddagene. Det henger sammen med kalktogene som går til og fra Norcem ned til Ørvik sidespor. Sidesporene på strekningen fra Eidanger til Brevik er sikret med S-lås. Men slik S-låsene på strekningen fungerer i dag kan ikke kalktogene kjøres samtidig med at det foregår skifting på Tangenkaia. På bakgrunn av dette har NSB Gods forespurt Jernbaneverket om å etablere et system som skal sikre bedre utnyttelse av sidesporet ned til Tangenkaia.

VIL UTNYTTE SIDESPOR: NSB Gods ønsker bedre utnyttelse av sidesporet ned til Tangenkaia i Brevik. Og Jernbaneverket vurderer nå et mer fleksibelt sikringssystem. Her sporvekselen der sporet til Tangenkaia tar av.

-Dette er ny trafikk for oss med spennende muligheter, sier regiondirektør Reidar Hansen i NSB Gods.

Han viser til etableringen av Europaterminalen som er et samarbeidsprosjekt mellom Norsk Hydro, Tor-Line, Grenland Havnevesen og Norcem. Hansen håper derfor at Jernbaneverket kan tilby en god løsning på sikringsproblemet.

Imøtekommende

Banesjef Odd Erik Berg har forståelse for NSB Gods sitt ønske, og har utarbeidet et forslag til en løsning som er til godkjenning hos Hovedkontoret. I forslaget er det lagt opp til en ny S-lås ved Tangekaia sidespor slik at man kan låse tog inne. Dermed kan kalktogene kjøre som normalt.

-I utgangspunktet vurderte vi en manuell løsning i påvente av godkjente endringer i sikringsanlegget. Men dette har vi gått bort fra da løsningen ikke ivaretok sikkerheten tilstrekkelig, opplyser Berg til Kjøreveien.

-Men Jernbaneverket er vel interessert i at man utnytter ledig kapasitet i sporet?

-Ja, i den grad vi har budsjetter til det er det viktig at vi tilrettelegger for trafikk. Og det er helt klart at NSB Gods har kapasitet til å transportere mer enn de gjør i dag. Her er det snakk om tiltak som kan gi en positiv synergieffekt, svarer Berg.

I løpet av januar vil Berg og NSB får svar på om løsningen som nå er skissert tilfredsstiller Jernbaneverkets sikkerhetskrav. Kjøreveien kommer derfor tilbake til saken i en senere utgave.

Bli med på JM i foto

JM i foto 2000 arrangeres av Jernbanens Kameraklubb Øst Oslo og frist for innlevering er 1. februar. Det konkurreres i 3 grupper, sort/hvitt papirbilder, farge papirbilder og farge dias. Klassene er to tamaer jernbanemotiver og ett fritt motiv. Kverl deltaker kan delta med max fire bilder i hver gruppe. Bildeflaten er fri, men kartongens kant skal være 30X40 cm. Fargedias skal monteres i rammer med glass 5X5 cm. Startkontingent er kr. 10,- per bilde.

Bildene sendes som jernbanepost til Lokleder Rune Fossum, NSB Gods, DA-bygget, 6.etg. Oslo S. Flere opplysninger og deltakerskjema fåes tilsendt ved henvendelse til Rune Fossum 901 02823 eller Arvid Johansen 22 25 83 79. Håper på mange bilder, ha en god fotojakt!

Arvid Johansen

Navn på illustratør

Jernbaneverkets julekort høstet mange lovord, men navnet på den som laget var dessverre ikke med på kortet. Julekortene laget av illustratøren Anne Kristin Hagesæter.

Ga Bø forsprang

Høgskolen i Telemark (HiT) har fått landets kraftigste forbindelse til forskningsnettet og til internett. 8.desember åpnet Bane Tele, sammen med bl.a UNINETT og HiT en 155 Mb/s forbindelse mellom Høgskolen og Oslo. Forbindelsen gjelder ikke bare mellom stasjonene i

Bø og Oslo, men Jernbaneverket Region Sør har også lagt kabel fra jernbanestasjonen og fram til Høgskolen. I Oslo er det laget en radiolinjeforbindelse mellom Oslo S og Universitetet. Etter hvert skal den "elektroniske motorveien" i Telemark bygges ut videre til Porsgrunn, Notodden og Rauland, sier markedssjef Terje Lübeck i Bane Tele.

Kapasiteten i Bane Teles fiberoptiske nett er enorm. For eksempel kan flere hundre høykvalitets videokonferanser avvikles samtidig, det er raskere for Høgskolen å hente informasjon fra Universitetet i Oslo enn å lese slik informasjon fra en CD på egen datamaskin. I løpet av et sekund kan informasjon tilsvarende 400 sider overføres. Høgskolen mener at det nye høyhastighets telenettet vil gjøre skolen mer attraktiv både som arbeidsplass og studiested. Telenettet vil også kunne stilles til disposisjon for bedrifter og andre som ønsker å etablere seg i Midt - Telemark.

For Bane Tele er denne leveransen også en bekreftelse på at forretningsenheten i Jernbaneverket er en alternativ leverandør til Telenor ved levering av teletransporttjenester i det norske markedet.

Baneservice i Danmark

Baneservice har i samarbeid med det danske entreprenørfirmaet Arkil-Novejfa vunnet entreprisen på bygging av spor på Taulov godsterminal på Jylland. Oppdraget er på vel 8 millioner kroner, forteller Hans Antonsen i Baneservice. I alt deltok åtte entreprenører i anbudskonkurransen. Det er Banestyrelsen som er byggherre. Banestyrelsen tilsvaret Jernbaneverket i Danmark.

Arbeidene inkluderer bygging av 8 sporveksler og 1000m spor. Byggherren skal levere sviller og materiell til sporveksler, mens levering av øvrig materiell inngår i entreprisen. Baneservice´ samarbeidspartner skal utføre alle grunnarbeider forut for sporleggingen. Hoveddelen av arbeidene pågår i perioden 10 januar til 9 april 2000, mens sluttjustering av sporet skal foretas tre måneder senere. Innlegging av sporveksler skal foretas med beltegående Desec, en maskin som er spesialkonstruert for transport og innlegging av ferdig bygde sporveksler.

På vakt

Betjenes fra brakka

BRAKKETILVÆRELSE: På 8 kvadratmeter er det ikke mye boltreplass. -Men brakka har sin sjarm, mener Renate Bergem.

BEGGE FOTO: SINDRE ÅNONSEN

I påvente av nytt sikringsanlegg betjener togleder Renate Bergem(31) Bryne stasjon fra ei anleggsbrakke. Men klage gjør hun ikke.

AV SINDRE ÅNONSEN

Som en av flere togledere og togekspeditører i Stavanger (og fra andre steder i regionen)tar Bergem sin tørn i brakka 350 meter fra Bryne stasjon. På forrige vakta var det ikke lys på det mobile toalettet og det regnet inn. Akkurat det synes hun ikke om.

-Du kan si det er litt primitivt, men samtidig er det litt spennende å prøve noe annerledes. Brakka har en slags sjarm, sier Bergem.

I et hjørne står en liten reise-TV, i et annet en vanntank. Ellers er komforten så som så. Men omsider er det kommet på plass en ny brakke der nattvakten kan legge seg litt nedpå når det er som roligst. En liten lur har derimot ikke Bergem tid til denne tirsdags ettermiddagen Kjøreveien følger henne på vakt. Stadige manuelle sporskifter skal gjennomføres. En drill gjør oppgaven enklere enn ved bruk av den tradisjonelle sveiva.

Litt uheldig

Men selv med drillen er det hektisk nok for en togleder eller togekspeditør på en trafikkert strekning som Jærbanen. Akkurat denne dagen er Bergem ekstra uheldig. Linjeblokken løser ikke ut mellom Nærbø og Bryne. Dermed må det skrives ut kjøretillatelser, og forsinkelser er ikke til å unngå. Litt ekstraarbeid medfører det, men Bergem tar det som det kommer. Litt variasjon i arbeidsoppgavene er kanskje å foretrekke når man sitter helte alene ute i "ødemarken". Og alene kan man føle seg når vintermørket senker seg og man skal på nattvakt.

-Sist leste jeg om en seriemorder. Det var varmt i rommet, men likevel ikke særlig fristende å åpne vinduet, flirer Bergem.

-Blir det noe takeaway-mat på dere?

-Det ligger bestillingslister her, men selv har jeg ikke forsøkt det ennå, opplyser hun.

Godt miljø

31-åringen fra Stavanger begynte i NSB som trafikkaspirant i 1987. I 1997 ble hun togleder. Bergem har tjenestegjort i fødebyen siden hun begynte på jernbanen. Arbeidsmiljøet er det ingenting å si på.

-Det er meget bra, sier hun.

Et godt kvinneinnslag er det også blant toglederne. Tre av elleve togledere er kvinner.

-Din overordnede, Paal Arve Sirnes, slo i forrige nummer av Kjøreveien fast at han har et "godt hode". Gjelder dette for hele togledelsen?

-Ja, uten tvil, svarer Bergem uten å mukke.

Falsk sjenanse ligger ikke for rogalendinger, selv om det ikke ble medaljer på Viking i fjor heller. Men Bryne rykket opp i Eliteserien. Det er da noe.

Lang tid

I utgangspunktet skulle Bryne stasjon betjenes manuelt i en overgangsperiode på 15-20 uker fra mars i fjor, inntil sikringsanlegget var forventet å komme på plass. Nå er datoen satt til 15. mai i år. Derfor blir det ennå noen lange dager i brakka. Men togene kommer frem.

UT MED DRILLEN: Omlegging av sporvekselen går raskt med drillen som Renate Bergem vet å håndtere.

Kjøreveien inviterer til konkurranse i trafikksikkerhet

Fra og med denne utgaven av Kjøreveien kommer bladet til å inneholde en liten og uformell konkurranse der oppgavene dreier seg om trafikksikkerhet. Konkurransen administreres av opplæringsenheten ved Hovedkontoret. - Årsaken til at vi nå drar i gang denne konkurransen er at vi ønsker engasjement og diskusjon rundt om i Jernbaneverket om trafikksikkerhetsspørsmål, sier rådgiver Audun Holtet ved Hovedkontoret. Han understreker at ansatte uten daglig trafikksikkerhetstjeneste også er mer enn velkomne til å delta. Har du ikke bakgrunn fra sikkerhetstjenesten så spør noen som har det, eller få tak i og slå opp i regelverket, oppfordrer Audun Holtet. Det vil bli trukket ut en vinner hver måned som blir den lykkelige eier av «Trafikksikkerhetskruset.» Dette kruset finnes bare i begrenset opplag og eneste måte å få tak i det på er gjennom å delta i konkurransen, smiler Holtet. Ideen til konkurransen kommer opprinnelig fra Region Øst, og det var Odd Magne Olsen som kom med ideen til meg, forteller Holtet. Han vet det snakkes og diskuteres om trafikksikkerhetsspørsmål rundt omkring, og nå ønsker han å stimulere denne debatten ytterligere gjennom en slik uhøytidelig konkurranse. - Folk er også velkomne til selv å sende oss forslag til oppgaver.

Denne konkurransen er altså helt uformell og det er ikke farlig å svare feil. Feilaktige svar vil aldri kunne bli brukt mot noen som har sikkerhetstjeneste, slike svar blir umiddelbart makulert, garanterer Audun Holtet. Når vi får inn svarene vil alle de riktige løsningene bli lagt i en haug og vinneren trekkes ut. Det kåres normalt bare én vinner hver måned, så både dyktighet og litt flaks må til for å vinne. Siden det er første runde i konkurransen nå, har vi bestemt oss for å trekke ut to vinnere som vil bli offentliggjort i neste utgave av Kjøreveien.

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Dette kruset med rødt og grønt flagg blir eksklusivt, smiler Audun Holtet. Bare vinnere i Kjøreveiens trafikksikkerhetskonkurranse skal kunne bruke det!

Her er så de første oppgavene:

1) Hva er minimumskravet når det gjelder bruk av verneutstyr ved ferdsel langs trafikkert jernbanespor?

Svar: _____

2) Hvilken gyldighetstid har et T-sirkulære

Svar: _____

3) Hvilke fire forhold bekjentgjøres ved T-sirkulære?

Svar: _____

Du kan enten klippe ut og sende inn svarene dine på dette skjemaet, eller bare nummerere oppgavene og føre dem på et eget ark. Svarene sendes som jernbanepost til Audun Holtet, Jernbaneverket, Hovedkontoret, Stortorget 7, Oslo. Merk konvolutten "konkurranse" og den må være oss i hende innen 7.februar. Lykke til!

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

ANSVARLIG REDAKTØR:

Sigurd Sandvin

REDAKSJON:

Njål Svingheim, redaktør, linje 55156

Olav Nordli, linje 55931

Stig Herjuaune linje 72575

Harry Korslund, linje 55932

Sindre Ånonsen, linje 75707

Kjell Bakken, linje 57573

ADRESSE, REDAKSJONEN:

Kjøreveien v/ Svingheim

Jernbaneverket HK

Boks 1162, Sentrum, 0107 Oslo

Epost: Njal.Svingheim@jbv.no

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7

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

Tine Komissar (72 5) 7 25 25

Region Sør

Sindre Ånonsen (32 2) 7 57 07

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

(USIC) JERNBANEMESTERSKAP I HÅNDBALL FOR HERRER I BULGARIA

Gode lag i Varna

Fredag 10.9.99 dro vi med nattoget til København, for viderebefordring med fly, først til Sofia deretter med propellfly til Varna. Ved ankomst Varna manglet halvparten av det norske laget bagasjen grunnet lite plass på propellflyet. Det ble to lange timer på flyplassen.

Vi skulle bo på de bulgarske jernbaners feriehjem, og det lå ganske øde til, men vi fant oss et koselig sted som var døgnåpent like nedenfor. Dessuten var det kort vei til stranda.

Mandag kveld var det teknisk møte med puljetrekning, og vi kom i pulje med Bulgaria, Polen og Danmark. Vår sjanse så vi i danskekampen. De to andre lagene gikk til finalen.

Vår første kamp var mot Bulgaria umiddelbart etter åpningsseremonien, så da var det en del mennesker å så på, men ikke så mange heiet på oss. Vi holdt følge til 2-2, men da sa vertskapet takk for seg og de ledet 19-6 til pause. Det ble det samme resultat i 2. omgang, så sluttresultat ble 12-38. Positivt at vi scorer 12 mål og at 7 forskjellig spillere kommer på scoringslista.

Neste kamp skulle vi spille mot Polen. Vi åpnet litt «stressete», med en del personlige feil og det straffer seg fort mot så gode lag. Pauseresultat 4-11. Etter pausen var vi litt mer disiplinerte, scoret 7 mål og sluttresultatet ble 11-31. Vår keeper Audun Tunå hadde en redningsprosent på tett oppunder 50%.

Så kom kampen vi skulle vinne, nemlig mot Danmark. Kanskje var vi litt for «gira», men kampen ble jevn. Pauseresultat 12-14. Like etter hvilen gikk vi opp i ledelsen med 1 mål, men det virket som danskene bare satt inn et ekstra gir, for plutselig var de forbi oss igjen.

Sluttresultatet ble 23-27. Det var 8 av spillerne som tegnet seg på scoringslista, med Jan Frode Hygge og Terje Abrahamsen som toppscorere med 5 mål hver. Dessverre fikk vi den ene keeperen vår, Roger Venner, kneskadet i denne kampen. Han var ute for resten av mesterskapet. I og med at vi ble sist i pulja skulle vi møte Sveits. Der overrasket vi de fleste, oss selv inkludert. Vi ledet hele omgangen til det gjensto ca. 3 minutter. Da skjerpet sveitserene seg og ledet (nesten ufortjent) 10-8 til pause. De fikk nok en skjennepreken av treneren sin, for andre omgang startet med 5 sveitsiske mål. Men til tross for dette, denne kampen kan vi være virkelig stolte av. Resultatet ved kampslutt ble 15-26. Nok en gang 7 forskjellige målscorere, denne gang med Stig Kristiansen som toppscorer med 6 mål.

Det positive med å tape for Sveits, var at vi skulle få møte Danmark en gang til.

Revansjelysten var stor. Dette ble nok den jevneste kampen i hele USIC-mesterskapet.

Lagene byttet på å lede, og til pause stod det 10-10. Etter hvilen fortsatte vi å score, mer eller mindre annenhver gang, og da sluttsignalet gikk stod det 20-20 og vi måtte gjennom straffekonkurranse. Litt bittert, for vi følte at vi hadde overtaket på slutten av kampen.

I straffekonkurransen fikk begge lags målvakter vist sin klasse. Kun 5 av 10 straffer gikk inn, dessverre med 3 til Danmark mot våre 2. Dette tapet var surt, vi burde som sagt avgjort dette før full tid. Også her kom 7 av våre spillere på scoringslista, med Stig Kristiansen og Terje Abrahamsen som toppscorere med 5 mål hver. De siste dagene i Varna gikk med til shopping og slaraffenliv.

Når vi skulle reise hjem måtte vi opp kl. 04.15 og vi skulle være på reisefot helt til vi ankom Oslo S godt over 1 døgn etterpå. Dog med en god biff i Danmark. Maten i Bulgaria var ikke så mye å skryte av, men vi fant en pizzarestaurant og en Mc Donaldsrestaurant og disse ble flittig besøkt av oss. Men borte bra - hjemme best. Selv om vi tapte alle kampene, var det stor framgang fra vi var i Polen for 2 år siden. Vi hadde hatt en treningssamling i Halden i august, og det vi trente på der fikk vi god nytte av.

Følgende spillere deltok på turen til Varna:Audun Tunå, Roger Venner, Helge Harder, Terje Abrahamsen fra JIL Hamar Gunnar Vatne, Svein Roald Birkeland og Rune Jensen fra JIL Kristiansand Espen Kleven og Arve Høiby fra Oslo S, Jan Frode Hynne fra JIL Ski Stig Kristiansen fra Lokdriften BIL, Bjørn Rakbjørg fra JIL Trondheim Andrè Forsmo, JIL Ski stilte sporty opp som NJIFs repr. på veldig kort varsel

Dessverre måtte dommer'n vår, Ole Strand fra JIL Hamar, reise hjem før mesterskapet hadde begynt på grunn av sykdom i familen. Takk til alle for en kjempehyggelig tur!!!!

Randi H. Marthinsen
NJIF, håndballutvalget

JERNBANENS MUSIKKORPS OSLO

Inviterer ansatte i NSB og Jernbaneverket.

Til HOLLYWOOD AFTEN

Lørdag 12.2.00,KL 18:00,

Velferdsalen, Nyland verk. Grorud.

J.M.K. OSLO arrangerer en konsert.

Filmmusikk. Soloinnslag på tuba. Sangsolo

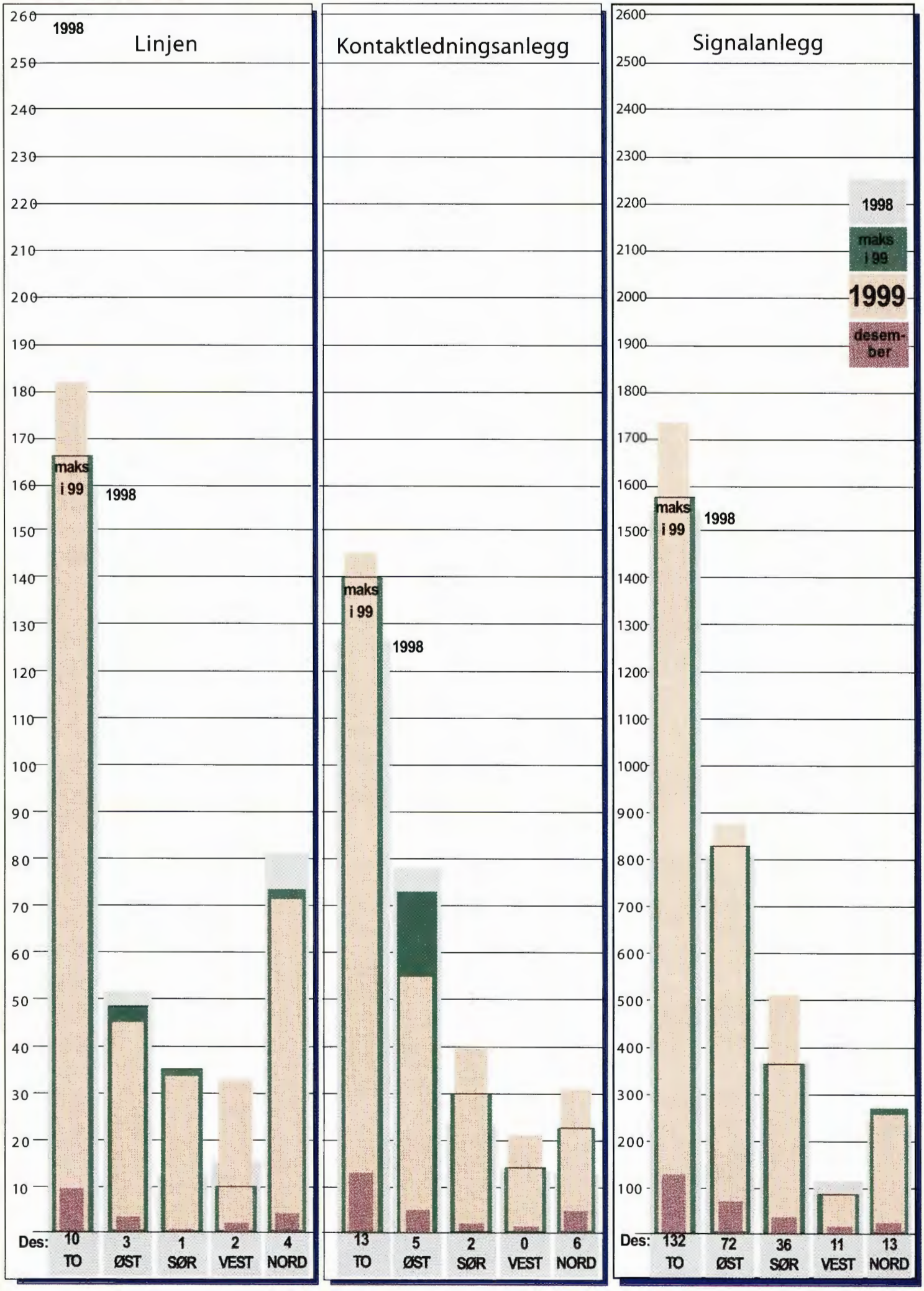
Kjente sanger fra Hollywood.

Etter konserten sosialt arr. med Tullibillys

Voksen kr. 75,- Barn/pensjonist kr. 50,-

Med hilsen J.M.K. OSLO

Feil i 1999


Linjen
Kontaktledningsanlegg
Signalanlegg
1998
maks i 99
1999
desem-ber
Des:
10 TO
3 ØST
1 SØR
2 VEST
4 NORD
13 TO
5 ØST
2 SØR
0 VEST
6 NORD
132 TO
72 ØST
36 SØR
11 VEST
13 NORD

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
nr 1 januar 2000

FOTTO: ROAR STENERSEN

"Stortysker" 2770 på Hamar 15.08.99. Eid av Norsk Jernbanemuseum, men istandsatt av NJK Rogaland.

Kulturminner i nytt århundre

Med overgang til nytt årtusen går vi inn i det tredje århundre med jernbanedrift verden over. Ganske spesielt for Norge er det at vi i hvert av dem også har hatt bevaring av jernbaneminner.

AV ROAR STENERSEN

Jernbanemuseet ble etablert i 1896, de første museumsbanene kom i gang tidlig i 1960-årene og med dem en ny trend i bevaringsfilosofi; nemlig ideen om kontinuitet på bruk og vedlikehold.

Våre museumsbaner er dermed de som viderefører tidligere tiders ferdigheter i mange ulike jernbanefag, alt fra manuelt banevedlikehold til sikkerhetstjeneste.

Ved årsskiftet har vi på landsbasis et profesjonelt livskraftig frivillig miljø samtidig med at Jernbaneverket gjennomfører verneplanarbeidet. Mest å glede seg over for oss her på Hamar er nok allikevel at den lenge etterlengtede utbyggingen av museet nå er igangsatt. Dagens anlegg her ble tatt i bruk i 1956, og er siden bare oppjustert med ombygde arbeidsbrakker og kaldlagerplass.

Parallelt med verneplanarbeidet arbeides det med grensesnittavtalen mellom Jernbaneverket og NSB BA. Kort fortalt er grensesnittavtalen en gjennomgang av alle eiendommer og bygningsmasse som lå innenfor det tidligere NSB's grenser, med en ny grenseoppgang mellom Jernbaneverket og NSB BA.

For Norsk Jernbanemuseum og bevaringsmiljøet generelt er dette av største viktighet.

I årevis har rullende materiell, inkludert driftsklart. vært hensatt utendørs, noe som i beste fall påfører oss mye arbeid med konservering og tilsyn.

På et vis går det an å hensette et damplok utendørs, såfremt det gjøres riktig - ja til og med de gamle trevognene tåler dette forutsatt god tildekking og lufting. Annerledes er det da med f.eks. EL11 og B3 generasjonen, materiell som enten har gått i tog eller stått på varmepost siden det ble bygget. Her dukker det opp nye konserveringsproblemer; irring av el.komponenter, mugg i tekstiler og fuktskader på respatex og huntonitt.

Men med tiltagende innbruddsfrekvens og nattlige sprayboksbrigader på rov ser vi at vårt museumsmateriell må under tak - selv det som står på inngjerdede bevoktede jernbaneområder. Av denne grunn er flere lokomotivstaller rundt om i landet foreslått disponert til museumsformål.

Over hele Europa har jernbaneselskapene feiret 150-års jubileer det siste tiåret.

Om 4 år er jernbanen i Norge 150 år - hva gjør vi ? Vi bør vel snart etablere en jubileumskomité med mandat å planlegge og tilrettelegge selve arrangementet. Interessen for egen arbeidsplass og jernbanens nærmest kulturelle binding til landets nyere historie gjør at begge etater har mange ildsjeler i egne rekker.

I en slik komité må også representanter fra det frivillige bevaringsmiljø finnes, det være seg museumsbanene, Norsk Jernbaneklubb eller andre organisasjoner som garantert vil stille opp om de blir spurt. Jubileet i 2004 vil også spore til ekstra innsats i et bevaringsmiljø som tidvis føler at det jobber i motbakke og som følgelig kan trenge den revitaliseringen en slik henvendelse fra Jernbaneverket ville være. Det er nå en gang slik at vi alle trenger noe å jobbe mot - et mål som gir innsatsen mening.

FOTTO: ROAR STENERSEN

Eo 21255 kort tid etter restaurering, et godt eksempel på hvordan et frivillig miljø kan resignere. Sørumsand 8/98.

FOTTO: NORSK JERNBANEMUSEUM

"Dovregubbe" 470 står på Jernbanemuseet. Et jernbanehistorisk ikon mange i inn- og utland ofte spør etter. Får vi liv i den til 2004 ?