KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

Nr 2 - 2000

Med Ford på Bratsbergbanen

Side 9

Harde dager på Rena

Gunnar Vestby ble en sentral person for Jernbaneverket på ulykkesstedet på Åsta. Han kom raskt til stedet og gjør seg mange tanker etter den forferdelige ulykken. Gunnar Vestby arbeidet også på ulykkesstedet etter Tretten-ulykken i 1975.

Side 6

Suksess for lasteprofil

Det nye lasteprofilet som nå er tatt i bruk på flere baner ser ut til å overgå forventningene. Interessen i transportmarkedet er stor, og transportkontrakter er alt inngått.

Side 10

Jernbaneverket

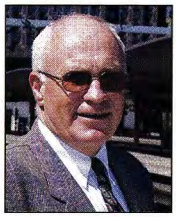
Rørosbanen åpnet etter ulykken

- Konduktør Sigmund Bråtebæk og lokfører Øyvind Petter Kolstad foran det første Rørostoget etter reåpningen.

Tirsdag 15. februar gikk togene igjen på Rørosbanen. Ulykken på Åsta 4. januar der 19 mennesker omkom kommer til å prege både personale og lokalbefolkning i lang tid framover. Likevel var det tilfredshet blant passasjerene i de første togene over at trafikken var igang igjen. Rørosbanen har bemannede stasjoner inntil ATC er ferdig utbygd.

Side 3

Signaler



Gjennomlyst av media

En av de virkelig vanskelige og utfordrende effektene av ulykken på Rørosbanen har vært den massive medieoppmerksomheten. Jernbaneverket har vært gjennomlyst av mediene på en måte som man knapt kunne forestille seg. Ulykken på Åsta resulterte i over 6200 avisoppslag og innslag i radio og fjernsyn i løpet av fire uker. Til sammenligning kan det nevnes at mediestormen omkring Romeriksporten avfødte omkring 10.000 klipp og innslag i løpet av 16 måneder. Medieoppmerksomheten etter Åsta må derfor trygt kunne kalles orkan.

Og det har vært mye negativt. Det er liten tvil om at Jernbaneverket spesielt og jernbanen i Norge generelt har lidd under den negative fokuseringen. Håpet må være at bildet på lengre sikt vil endre seg, og at oppmerksomheten omkring jernbanen etter hvert vil snu seg til det bedre. Kanskje så vi de første tegnene ved gjenåpningen av Rørosbanen hvor fornøyde passasjerer ga uttrykk for glede og lettelse over at trafikken var i gang igjen.

Jeg vet likevel at mange av våre tilsatte, både etter ulykken på Åsta og bilulykken på Holen planovergang ved Egersund, har opplevd den nærgående mediefokuseringen som svært belastende. Det gjelder ikke minst toglederne på Hamar og de av våre folk som har vært innkalt til høring hos regjeringens granskningskommisjon. De aller fleste av disse høringene gikk for åpne dører med media på tilhørerbenken. En slik situasjon er vanskelig å takle for de aller mest medievante - og desto mer krevende for de av dere som aldri har opplevd noe lignende. Medienes forenklede og delvis misvisende bruk av utsagn og opplysninger gitt under disse høringene har vært tung å bære for enkelte.

Jeg føler et sterkt behov for å gi uttrykk for at Jernbaneverket ikke forholder seg til medienes framstilling av virkeligheten. Vi forholder oss til den virkelige virkeligheten: Helheten i det som faktisk skjedde, det som ble gjort og det som ble sagt. Vi har også tillit til at regjeringens granskningskommisjon og politiet ser helheten og sammenhengene. Ikke bare medienes oppblåsing av fragmentene.

Vi lever heldigvis i et land med en fri og uavhengig presse. Det skulle bare mangle at ikke den siste tids hendelser ble gjenstand for en omfattende mediemessig gjennomlysning. Men vi vet at de faktiske forhold er langt mer sammensatte og nyanserte enn det mediene skal ha det til. Rettssikkerheten er en minst like viktig kvalitet ved det norske samfunnet som pressefriheten. Det er derfor heldigvis andre enn mediene som forvalter den offentlige sannhet - så langt denne sannheten lar seg avdekke.

Steinar Killi

Driftsform på Rørosbanen

FOTO: THOR HAUG

ATC skal være ferdig utbygd på Rørosbanen i mai. Fra Rudstad stasjon

Da togtrafikken Rørosbanen kom i gang igjen etter Åsta-ulykken, ble det også innført en midlertidig endring av driftsformen på banen. Inntil ATC-utbyggingen er fullført mellom Hamar og Røros er sju av banens stasjoner bemannet av togekspeditører. Det betyr at Rørosbanen i denne perioden har trafikkstyring som for strekning uten linjeblokk, slik som blant andre Raumabanen og Nordlandsbanens nordlige del.

AV NJÅL SVINGHEIM

Når togtrafikken avvikles med bemannede stasjoner skjer trafikkstyringen ved at togekspeditørene sender avgangs- og ankomstmeldinger til betjente nabostasjoner. Togekspeditørene må være til stede ved stasjonene for å kunne foreta kryssinger mellom tog. Ingen tog kan sendes ut på en blokkstrekning uten at det er utvekslet slike meldinger mellom stasjonene først. Alle togkryssinger er angitt i ruteboken, og lokomotivføreren har plikt til å kontrollere at kryssende tog har kommet. Det betyr at både lokfører og togekspedtør kontrollerer at kryssingene skjer som angitt i ruteboken. Dermed er det bygd inn en barriere til ved Rørosbanen. De stasjonene som er bemannet er Løten, Rudstad, Opphus, Koppang, Hanestad, Alvdal og Tynset. Disse stasjonene har ordinære togkryssinger etter ruteboken, og det varierer hvor stor del av døgnet stasjonene er bemannet. I tillegg til de nevnte stasjonene er Hamar, Elverum og Røros stasjoner bemannet som vanlig. Rena, Atna, Tolga og Os skal være ubemannet for alle tog, det betyr at det ikke er planlagt kryssinger ved disse stasjonene. Togene på Rørosbanen kjøres fra tirsdag 15.februar som oppsatt i ruteplanen med unntak av lokaltogpendelen Hamar - Rena som er innstilt på grunn av materiellmangel, samt to godstog som kjøres over Dovrebanen.

ATC

Utbyggingen av ATC på strekningen Hamar - Røros er i full gang og arbeidene pågår også nå i vinter. -Målsettingen er at ATC skal være ferdigstilt og tatt i bruk på strekningen i mai, sier banesjef Tor Rørosgård. Det ligger allerede fiberkabel langs banen slik at ATC-arbeidene innebærer montering og tilkobling av baliser i sporet og ledninger til signalene. Når ATC er tatt i bruk her, kan ordningen med bemannede stasjoner avvikles.

RØROSBANEN GJENÅPNET

-Godt å være på jobb igjen!

Etter seks uker som konduktør på bussen mellom Røros og Rena, synes Sigmund Bråtebæk at det er hyggelig å være konduktør på et ekte tog på Rørosbanen igjen.

AV STIG HERJUAUNE

Da Rørosbanen åpnet igjen 15. februar var reaksjonene utvetydige blant både konduktører, lokomotivførere og ikke minst hos passasjerene; de var skjønt enige om at nå var det på tide å fåtoget i gang igjen.

Toget er løsenet

- Da jeg gikk på jobb i dag morges, tenkte jeg selvsagt på ulykken på Rudstad, det er ikke til å legge skjul på, men jeg har samtidig sett voldsomt fram til at vi skulle få i gang togtrafikken på Rørosbanen igjen. Konduktør Sigmund Bråtebæk forteller at passasjerene har hatt den samme oppfatningen;

- Det har ikke gått en eneste dag uten at jeg har fått spørsmål om når toget begynner å gå igjen. Kundene våre har ikke vært fortrolig med bussen som transportmiddel. Passasjerene har rett og slett ikke villet finne seg i den lange ventetiden, og jeg har egentlig følt et visst press fra den kanten, uttaler han.

Mistet kunder

- Jeg kan bekrefte at kunder på Rørosbanen har hatt et sterkt ønske om å få togtrafikken i gang igjen. Vi har mottatt henvendelser fra passasjerer som instendig har bedt om å få åpnet Rørosbanen så snart som mulig, sier informasjonssjef i NSB BA, Jan Erik Kregnes.

I tiden hvor trafikken er framført med buss, har NSB BA mistet femti prosent av kundene på Rørosbanen.

- Det er ingen tvil om hvorfor det har skjedd. Etter vår erfaring har passasjerene foretrukket bil til fordel for busskjøring. Blant annet vet vi at det har vært mye såkalt "kompiskjøring" til jobb.

- De ti siste årene har det vært en sakte og sikker økning i antall reisende på Rørosbanen. Vi er spente på hvordan dette vil utvikle seg videre nå etter denne stansen, sier Kregnes

-Toget har alltid vært mitt transportmiddel, og vil alltid være det, sier passasjer Harald Nordby.

ALLE FOTO: STIG HERJUAUNE

Togekspeditør Bjørn Brekke, (th) hører egentlig hjemme på Bergensbanen, men nå er han på Koppang. Her sammen med lokfører Øyvind Petter Kolstad som kjørte første nordgående tog til Røros 16.februar.

Føler seg sikker

- Denne dagen har jeg sett frem til. Jeg akter ikke å forlate toget grunnet det som skjedde. Ulykker og uhell kan skje, men jeg føler meg imidlertid rimelig sikker på at sikkerheten på toget er nært den berømmelige 100 prosent-grensen som det har vært snakket så mye om i det siste. Passasjeren Harald Nordby hadde ingen betenkeligheter med å ta det første toget fra Hamar til Rena. Han er født og oppvokst på Åstad, bare 400 meter fra ulykkesstedet.

- Toget har alltid vært mitt transportmiddel, og kommer alltid til å være det. Jeg har reist med jernbane i femten forskjellige land, og har dermed litt å sammenligne med. En ting er sikkert, Norge ligger ikke etter i utvikling av jernbane.

Toget nødvendig

Kameratene Hein Solberg og Bjarne Hesbøl reiste sammen på det første nordgående toget etter gjenåpningen. De to er svært enige om at det er godt at banen ble gjenåpnet.

- En ting er at det er en behagelig og grei reisemåte, men toget er også en nødvendighet for næringslivet i Østerdalen. Publikum spesielt nord i Østerdalen er avhengige av toget, det må vi ikke glemme, presiserer Solberg.

Konduktør Sigmund Bråtebæk sammen med Bjarne Hesbøl og Hein Solberg.

God dialog

Verneombudet for lokførerne i Trondheim, Øyvind Petter Kolstad, var med som "andre-pilot" på togreisen fra Hamar til Røros. Han uttrykker tilfredshet med dialogen mellom lokomotivførerne og Jernbaneverket.

- Jernbaneverkets folk har tatt seg tid til å lytte til oss og våre meninger. Det er vi fornøyd med.

Jeg er imidlertid ikke like fornøyd med alle kommentarer fra Jernbaneverket i pressen. Vi som faggruppe reagerte også negativt på at ferdsskriveren ble åpnet på TV. Det er en boks vi har et visst forhold til, og som vi ofte har med å gjøre. Det blir en sterk opplevelse når en bulket ferdsskriver blir åpnet i beste sendetid...

Kolstad avslutter med å presisere at dialogen i ettertid er god og tilfredsstillende.

SIKKERHETSARBEIDET

"Etterpåklokskap på forhånd"

Det viktigste i arbeidet med trafikksikkerheten er hele tiden å strebe etter å ligge i forkant, sier trafikksikkerhetsdirektør Ove Skovdahl. Vi må til en hver tid vite hvor vi har sikkerhetskritiske steder eller rutiner så vi kan gjøre noe med det før det skjer ulykker, sier han. Jernbaneverkets sikkerhetsarbeid har blitt utsatt for hard kritikk etter den forferdelige ulykken på Åsta. - Kritikken må vi tåle, sier Skovdahl, det jeg beklager er at mange rare oppslag i mediene kan oppfattes som angrep på enkeltpersoner og grupper av ansatte i Jernbaneverket. Alle medarbeidere i Jernbaneverket er vant til å tenke sikkerhet. Vår utfordring er å dokumentere dette på en systematisk måte som omverdenen forstår. - Denne kritikken fra omverdenen har føltes svært vond for mange av Jernbaneverkets medarbeidere, sier han.

FOTO: TRYGVE BØLSTAD

AV NJÅL SVINGHEIM

Hovedmålsettingen i Jernbaneverkets sikkerhetsarbeid er at Jernbanetransport ikke skal føre til tap av menneskeliv eller alvorlig skade på mennesker, omgivelser eller materiell. Det etablerte sikkerhetsnivået skal opprettholdes og alle endringer skal sikre en utvikling i positiv retning. -Denne målsettingen har blitt enda mer aktuell etter ulykken på Åsta, men jeg forstår også at mange stiller spørsmål ved om dette bare er tomme ord når en slik ulykke "som ikke skulle kunne skje" likevel skjedde, sier Ove Skovdahl. -Vi mente Rørosbanen var sikker, det går ikke an å fortsette å si at den var det nå etter at tragedien skjedde. Vi må etablere en midlertidig barriere til inntil ATC er ferdig på Rørosbanen. Nulltankegangen om at jernbanetransporten ikke skal føre til tap av menneskeliv eller alvorlig skade skal ligge til grunn for alt arbeid med trafikksikkerheten.

Tradisjonelt har sikkerhetsarbeidet på jernbanen vært basert på erfaringer. I etterkant av uønskede hendelser eller ulykker har rutiner blitt innskjerpet eller forbedret, eller det har blitt gjort endringer i anlegg som har utløst slike hendelser. Vi skal fortsatt ta med oss erfaringene, men vi skal også gjennomføre analyser i forkant, sier Skovdahl. Vi må hele tiden stille oss spørsmålet om hva som kan gå galt. Ved systematisk gjennomgang og risikoanalyser skal vi finne fram til sikkerhetskritiske funksjoner i driften og steder på jernbanenettet som må forbedres. Dette arbeidet skal gi oss oversikt over hvor det er viktigst å sette inn tiltak for å sikre trafikken. Faresituasjoner skal altså søkes funnet og kontrollert før de får anledning til å utvikle seg til en ulykke. Denne tankegangen har blitt gjennomført som en del av Jernbaneverkets styringssystem.

Ansvar

I Jernbaneverket har alle ledere et særlig ansvar for sikkerheten innen sitt område, både når det gjelder planlegging, utførelse og oppfølging. Alle linjeledere har plikt til å gjøre seg kjent med de overordnede retningslinjer som gjelder for sikkerhetsstyringen i Jernbaneverket. Linjelederne er også ansvarlige for å sikre at medarbeidere er opplært i, og etterlever styringssystemet slik at de skal kunne utføre sitt arbeid i henhold til Jernbaneverkets overordnede sikkerhetsfilosofi og -mål.

Jernbaneverkets sikkerhetsansvar gjelder for alle (trafikkutøvere, passasjerer, tredjeperson, tilsatte og kontraktører) som er involvert i virksomhet på de områder som Jernbaneverket forvalter. Alle uønskede hendelser, og særlig tilløp til slike, skal rapporteres og følges opp med vekt på hva de i verste fall kunne ha ført til, sier Skovdahl.

Ny forskrift

I begynnelsen av januar trådte en ny forskrift om forhold som er relevante for styring av sikkerhet ved jernbanevirksomhet i kraft. En foreløpig analyse viste at denne forskriften ikke krevde umiddelbare tiltak i Jernbaneverket utover det som beskrives i det neste avsnittet. Skovdahl sier at vi i løpet av året likevel må regne med å foreta en del justeringer i styringssystemet for å tilfredsstille kravene i forskriften.

Enkeltfeil

Den nye forskriften fastslår som prinsipp at all jernbanevirksomhet skal planlegges og gjennomføres på en slik måte at en enkeltfeil alene ikke skal kunne medføre alvorlige ulykker. Dette er bakgrunnen for at Jernbaneverket fra nå krever to personer på alle trekkaggregater som framføres uten virksom ATC på fjernstyrte strekninger. Det er innført prosedyrer på lokomotivet for å sikre at "annenmann" følger med på signalbildene på lik linje med føreren.

BERGENS- OG OFOTBANEN:

Gode erfaringer med lydalarm på togledelsen

Ved togledelsen i Bergen har det vært installert lydalarm helt fra banen ble fjernstyrt på 1980-tallet. Dette er et system vi føler oss komfortable med og som vi ønsker å beholde, sier togleder Jogeir Brattåker i Bergen. Fra togledelsen i Bergen styres trafikken på Bergens- og Vossebanen , til sammen 375 kilometer bane. På Ofotbanen er erfaringene med lydalarm like gode som i Bergen. Dette er et meget godt hjelpemiddel for oss, sier togleder Arne Jansson i Narvik.

Togleder Arne Jansson i Narvik

BEGGE FOTO: NJÅL SVINGHEIM

AV NJÅL SVINGHEIM

Etter ulykken på Rørosbanen har diskusjonen rundt lydalarmer ved togledersentralene blusset opp i igjen. Mindre kjent er det kanskje at slike alarmer finnes ved togledersentralene i Bergen og Narvik, -med gode erfaringer. Begge disse banene har en meget stor trafikk og Kjøreveien har vært i kontakt med to togledersentralene for å høre hvilke erfaringer de har gjort seg og hvordan systemene fungerer.

-Anlegget vårt er av typen E-CTC med bue og fungerer meget godt, sier Jogeir Brattåker i Bergen. Når det går en alarm tiltrekkes oppmerksomheten vår umiddelbart og vi kan straks se hva som har skjedd. Lydalarmen ved togledelsen i Bergen går straks et tog passerer signal stopp. -Da ser vi med en gang på panelet hvor signalet som er passert ligger og dermed hvilket tog det gjelder, sier Brattåker. Lydalarmen går også når vi har gitt et tog ordre om å kjøre forbi et rødt signal, men da er vi jo forberedt på at den går og dette utgjør ikke noe problem, sier han. Alarmen blir også utløst dersom en planovergang blir liggende for lenge nede eller dersom en sporveksel kommer ut av kontroll. Enkelte andre situasjoner kan også utløse alarmen, men det er likevel sjelden at den går understreker Brattåker. Når en alarm går må vi alltid kvittere den ut og på den måten er det umulig å ikke bli oppmerksom på hva som har skjedd. -Jeg tror samtlige togledere her er fornøyde med anlegget slik det fungerer i dag avrunder han.

Det samme er situasjonen på Ofotbanen. Lydalarmen er noe toglederne vil ha. Selv om Ofotbanen er en kort strekning på norsk side, har den meget stor trafikk. -Her er alarmen koblet slik at den bare går dersom et tog passerer stoppsignal, sier togleder Arne Jansson i Narvik. En slik alarm må utkvitteres før vi får gjort noe annet ,og dette er med på å gi oss en økt trygghet, sier han. Toglederne i Narvik har også vært på befaringstur til den nye togledersentralen i Boden. - Der ble slike alarmer samlet opp på en egen PC, forteller Jansson. På den måten fikk man der en total oversikt over hvilke typer alarmer som hadde gått til en hver tid.

FOTO: KJELL BERNTSEN

Jogeir Brattåker er togleder i Bergen.

OSLOOMRÅDET

Velkomment med lydalarm for farlige situasjoner

Vi ønsker et system som kan gi oss alarm dersom det oppstår farlige situasjoner velkommen, sier togdriftsleder Bjørn Johannessen ved togledelsen på Oslo S. -De nyeste systemene vi har i dag kan gi oss lydalarmer, men de kan ikke skille mellom farlige situasjoner og andre mer "vanlige" hendelser. Med så stor trafikk som vi har rundt Oslo ville lydalarmen gå hele tiden og dermed virke mot sin hensikt, tror Johannessen Ved Oslo S passerer det nå nesten 850 tog i døgnet. Han ønsker at det blir laget et system som kan gi varsel bare ved farlige situasjoner og dermed øke tryggheten. Togdriftsleder Bjørn Johannessen har også ansvaret for togledersentralen på Hamar. -En alarm som lyder bare når et tog passerer et signal som ikke viser "kjør" kan være løsningen også for oss. En slik funksjon er laget i systemet Vicos, men det er ikke "separert ut" som en spesiell alarm, forteller Johannessen.

Trafikken er i gang igjen til Røros stasjon.

Gunnar Vestby er faglig leder linjen på Rørosbanen. Etter den forferdelige ulykken på Rørosbanen 4.januar ble han en meget sentral person for Jernbaneverket på ulykkesstedet dit han ankom bare en halv time etter at ulykken hadde skjedd. -Det var harde dager for alle som arbeidet på ulykkesstedet, sier Gunnar Vestby, som berømmer redningsmannskapenes innsats. Han tenker også mye på de pårørende til de 19 som mistet livet på Åsta. Etter å ha jobbet lange dager etter ulykken måtte Gunnar Vestby vekk fra området en tur. Han reiste til regionens kontor på Pirsenteret i Trondheim. -Det gjorde godt å komme dit, -jeg har aldri fått så mange go'klemmer som da, forteller han.

Harde dager på Rena

AV NJÅL SVINGHEIM

Gunnar Vestby har ansvaret for Rørosbanen fra kommunegrensen mellom Elverum og Åmot like nord for Rudstad til Støren, om lag 335 kilometer bane. Tirsdag 4.januar var han på kontoret sitt på Rena da han fikk høre at noe skulle ha skjedd sør for Rena. -Jeg ringte togleder og spurte om det hadde skjedd noe og svaret var det verst tenkelige, forteller Vestby. Jeg fikk oppgitt hvor ulykken hadde skjedd og la vel nesten på røret før jeg fikk opplysningene. Så fikk jeg på meg godt med tøy, fikk med meg telefon og ekstra batterier og reiste nedover mot Åsta. Da jeg kom dit var det gått om lag en halv time fra ulykken inntraff. Politi,- brann,- og redningsmannskaper var i full gang med sitt livsviktige arbeid på stedet og de siste passasjerende var i ferd med å gå opp til de omkringliggende husene. Det var redningsmannskaper nok på stedet og arbeidet var godt organisert. Jeg spurte meg selv; -hva kan jeg gjøre her? Jeg tenkte vel nesten ikke på det jeg så, -det går ikke an å beskrive hva en tenker i en slik situasjon. Jeg fant ut at det mest fornuftige jeg kunne gjøre var å gå en runde rundt ulykkesstedet for å se om det var noen som trengte hjelp i skogen over eller nedenfor jernbanelinja. Det var sporsnø på stedet og jeg kunne fastslå at ingen hadde gått vekk fra området.

Informasjon

Etter hvert ble min viktigste rolle på ulykkesstedet å informere videre i Jernbaneverket hva som hadde skjedd og hvordan situasjonen utviklet seg. På den måten kunne blant annet regionledelsen som var på veg sørover i bil fra Trondheim få informasjon fra ulykkesstedet. Jeg føler at denne oppgaven ble av stor betydning for regionledelsen. Den første tiden var det to personer fra Jernbaneverket på ulykkesstedet. I tillegg til Gunnar Vestby var det Geir Kulusveen som bor like ved ulykkestedet. Han var blant de aller første som kom fram fordi han hørte kollisjonen, sier Vestby. Etter hvert kom regiondirektør Håkon Grimstad, banesjef Tor Rørosgård og andre fra Trondheim til Åsta og fikk tatt et overblikk over situasjonen. Han tok seg i stor grad av mediene utover kvelden. Midt i alle de fryktelige bildene som Gunnar Vestby husker fra ulykken er det ett stort lyspunkt. -Det var da redningsmannskapene fikk løs kvinnen som hadde sittet fastklemt i den første vognen på sørgående tog i fire timer. Hennes ansikt da hun ble reddet kommer jeg aldri til glemme, sier Vestby. -Det var et stort øyeblikk og ga oss litt mer styrke til å gå i gang med det videre arbeidet i dagene som fulgte. Det ble bestilt redskapstog både fra Trondheim og Hamar og vi måtte ta stilling til hvordan opprydningsarbeidet skulle skje når politiet, brann- og redningsfolkene var ferdige med sitt arbeid. I denne fasen var Forsvarets innsats til stor hjelp for alle på ulykkesstedet, sier Vestby. Forsvaret stilte med mannskaper til vakthold, telt og matforsyning,, en innsats som må berømmes, sier han. Mannskapene kom fra den nye Rena Leir ikke langt unna. Det var folk fra produksjonsavdelingen på Røros, stasjonert flere steder i Østerdalen, som reparerte banen på ulykkesstedet.

Tiden etterpå

Selv om ulykken naturlig nok har preget Gunnar Vestby har han ikke hatt søvnproblemer, forteller han. To ganger har han hatt samtaler med Bedriftshelsetjenesten og det at at kontoret hans på Rena nærmest ble en base for Jernbaneverket i dagene etterpå har også vært med å hjelpe til i bearbeidelsen av inntrykkene. Her fikk vi pratet ut

om det som skjedde og de vi opplevde, sier Vestby. I uken etterpå gjorde Gunnar Vestby seg en tur til Trondheim som også var til stor personlig hjelp. -Der fikk jeg en utrolig støtte og jeg føler også at regionledelsen har vært til stor støtte for meg hele tiden, forteller han.

Også på Tretten

Det er 25 år siden den forrige store jernbaneulykken her i landet, Tretten-ulykken i 1975. Også da var Gunnar Vestby med på ulykkesstedet. -Den gang var det ikke noe apparat som tok vare på oss og som kunne hjelpe oss med å bearbeide de inntrykkene vi satt igjen med, forteller Vestby. Da gikk jeg på jobben som vanlig dagen etter ulykken og inntrykkene derfra måtte jeg slite med sjøl, uten det har ført til noen store problemer for meg, fortsetter han. Likevel har flere av de tingene jeg opplevde for 25 år siden kommet fram igjen nå etter Åstad-ulykken.

Rare ting i avisene

En belastning som nesten er større enn inntrykkene fra selve ulykken, er alle de rare tingene som kommer fram i mediene. Oppslag som åpenbart er uten rot i virkeligheten og som sår tvil om hele jernbanesystemet og alle som jobber der har vært vonde å takle. Det er veldig slitsomt med slike oppslag både i lokale- og riksmedier hver eneste dag, sier han. Det eneste vi kan gjøre i denne situasjonen er å forholde oss til de kommisjonene og etterforskningen som pågår og avvente deres konklusjoner. Da vil vi forhåpentlig få vite mer om hva som skjedde, avrunder faglig leder linjen, Gunnar Vestby. Før han på nytt reiser ned til ulykkesstedet der det denne dagen foretas boringer for å kartlegge hvor mye olje som rant ned i grunnen etter ulykken. Alt skal ryddes opp stedet.

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Rørosbanen har mange muligheter, sier faglig leder linjen, Gunnar Vestby.

-Rørosbanen har mange muligheter

Det har vært en viss debatt om Rørosbanens framtid etter Åstad-ulykken. Noen har gått så langt at de har foreslått å nedlegge hele banen, andre har krevet den gjenåpnet umiddelbart. -De fleste har fått opp øynene for hvilken betydning Rørosbanen faktisk har for Østerdalen, sier Gunnar Vestby. -Det beklagelige er at dette engasjementet kom først nå etter den tragiske ulykken.

Rørosbanen var vår første stambane. Allerede i 1877 åpnet banen og bandt sammen Østlandet med Trøndelag. Rørosbanen var fram til Dovrebanens åpning i 1921 hovedlinjen nordover. Da Dovrebanen åpnet ble den smalsporede Rørosbanen degradert til en sidelinje. I 1941 var banen ferdig ombygd til normalspor, men den har likevel levd litt i skyggen av Dovrebanen. Rørosbanen har en meget god trasé og har på lange strekninger en bedre linjeføring enn Dovrebanen. Det betyr at det kan kjøres forholdsvis raskt på Rørosbanen. Banens høyeste punkt ligger ved Rugelsjøen et par mil nord for Røros og er på 670 meter over havet, betydelig lavere enn Dovrebanen som ved Hjerkinn når 1024 meter over havet. Det betyr at Rørosbanen skulle være godt egnet for godstog. Det blir også foretatt vurderinger av mulighetene for å øke banens kapasitet med flere kryssingsspor for å kunne ta imot flere godstog og tjene som avlastning for Dovrebanen. Godstog til Rørosbanen kan også framføres over Kongsvinger/Solørbanen for å unngå at de må skifte retning på Hamar. ATC skal ferdigstilles til Røros på våren/forsommeren i år. NSB BA skal sette inn krengetog av type 93 på Rørosbanen fra høsten av. Persontrafikken på Rørosbanen har vært økende de siste årene.

-Gunnar Vestby sier det slik: -Ulykka har satt Rørosbanen tilbake, men'n kjem te'bars att au!

SYNERGI KLAR I UTVIDET UTGAVE:

En pulsåre i Jernbaneverket

Systemet for registrering av helse-miljø- og sikkerhetsavvik, Synergi, tas nå i bruk i ny og forbedret utgave i Jernbaneverket. Det gamle systemet fra NSB-tiden ble avviklet ved årsskiftet og etter vurderinger av flere ulike leverandører, ble det bestemt å satse på en ny, utvidet og forbedret versjon av Synergi. -Ikke alle har vært fornøyd med den gamle versjonen, men nå har vi fått et system som er skreddersydd for Jernbaneverkets behov, sier kvalitetssjef Sverre Thorstad. Nå er det bruken og engasjementet rundt systemet som blir det viktigste, sier han.

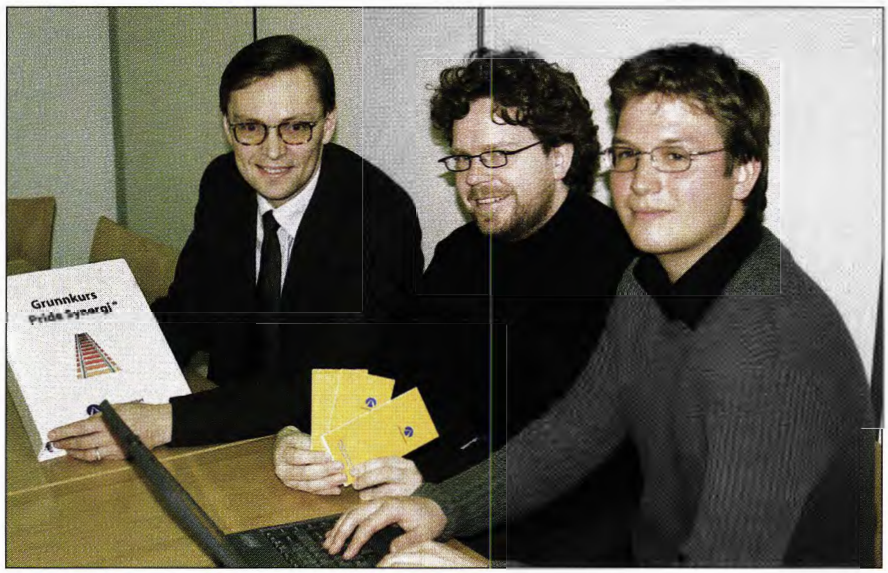


FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Nå innføres den nye versjonen av Synergi, sier fra venstre Sverre Thorstad, Olav Kvam og Per Christian Randgaard.

AV NJÅL SVINGHEIM

I Jernbaneverket, som hos mange andre brukere, vil vi nå benytte systemet også til å avviksrapportere flest mulige typer avvik. Meningen med et slikt system er at etaten får en samlet oversikt over hendelser som kunne ført til ulykker eller skader, eller hendelser som førte til slike skader. -Ved et slikt innmeldingssystem blir det mulig å sette inn målrettede tiltak for å hindre at uhell og ulykker skjer, sier HMS-koordinator Olav Kvam ved Hovedkontoret. Et konkret eksempel på dette kan være hendelser knyttet til planoverganger. Ved hjelp av Synergi ble det mulig for Jernbaneverket å se hvilke planoverganger som var mest utsatt for ulykker og tilløp til ulykker. -Dette har i sin tur ført til at regionene kunne prioritere å fjerne de farligste planovergangene først, forteller Kvam. På samme måte kan Synergi brukes på en rekke områder. Dette er ikke et system for rapportering av kolleger, men et system for å sikre arbeidsplasser, anlegg og omgivelser, sier Thorstad.

Ny versjon

For de som kjenner det gamle Synergi inneholder den nye versjonen flere forbedringer og muligheter. Nå kan for eksempel avvik i forhold til andre fagområder beskrevet i styringssystemet håndteres i Synergi, forteller kvalitetssjefen. Tidligere var det bare 50 brukere med tilgang til datasystemet, nå utvider vi denne tilgangen betraktelig, riktignok på forskjellig nivå etter de behovene de har, fortsetter Thorstad. Alle brukere skal også på en dags kurs i Synergibruk. Målsettingen er at vi skal få samlet mer informasjon om uønskede hendelser i organisasjonen og på den måten kunne sette inn riktige tiltak. Regionene og Hovedkontoret tar jevnlig ut rapporter fra Synergi som grunnlag for beslutninger som hever sikkerhetsnivået, sier Olav Kvam. Vi har også lagt inn en elektronisk forslagskasse for forbedringsforslag, legger han til. I Synergi kan det også legges vekt på enkelte fokusområder. På den måten er det mulig å gjennomføre særlig målrettede tiltak på enkeltområder.

Medansvar

Alle ansattes medansvar for å bruke Synergi kan ikke bli framhevet nok, sier HMS-koordinatoren. Det er viktig å understreke at de gule meldingsblokkene ikke er noen "angiverblokk," men et redskap for å trygge oss selv og våre kolleger, sier Kvam. Det blir umulig å få til målrettede forbedringstiltak dersom vi ikke får en oversikt over hvor det er behov for slike tiltak. Da vil vi alltid komme på etterskudd med tiltakene. Den nye versjonen av Synergi er utviklet i samarbeid med leverandøren, og det har vært med en egen ressursgruppe av brukere rundt om i Jernbaneverket i utviklingsarbeidet. -Vi håper og tror at det nye Synergi blir en pulsåre for avviksregistrering i Jernbaneverkets styringssystem, sier kvalitetssjef Sverre Thorstad.

Dødsulykker på planoverganger

Tidlig i februar skjedde to tragiske ulykker på planoverganger. Tirsdag 1. februar omkom en kvinne i 20-årene da bilen hennes ble påkjørt av et intercitytog på Tomsbakken planovergang mellom Tønsberg og Barkåker. Lørdag 5.februar mistet fire ungdommer livet da bilen de satt i ble truffet av et østgående regiontog på planovergangen Holan like øst for Egersund.

Ved begge tilfellene ble banestrekningene stengt for trafikk inntil Jernbanverkets anlegg var undersøkt. Planovergangen ved Egersund har lys- og lydanlegg, mens Tomsbakken planovergang er utstyrt med halvbommer. Jernbaneverkets uhellskommisjon reiste til begge stedene for å undersøke nærmere omstendighetene rundt ulykkene. Det er brakt på det rene at lysanleggene fungerte som de skulle ved begge ulykkene, mens det ene lydsignalet på Holan ikke virket. Slike planoverganger har lydsignalanlegg på begge sider av sporet, og anlegget på den andre siden av sporet i forhold til der bilen kom fra fungerte. Det er politiet som etterforsker ulykkene og om svikten i det ene lydsignalet kan ha vært en medvirkende årsak til ulykken. Det har igjen på en forferdelig måte blitt understreket hvor farlige planovergangene er. Jernbaneverket fjerner hvert år om lag 100 planoverganger og dette arbeidet har høy prioritet.

ALLE FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Bildet til venstre: Målebilen blir liten forhold til tunnelprofilet, men selve målingene går likevel raskt unna. Bildet er tatt i Skogen tunnel mellom Hjuksebø og Notodden. Til høyre venter Forden på kryssende tog. Hjuksebø stasjon.

Profilmåling med Ford

Det norske jernbanenettet har mange tunneler som danner begrensinger i lasteprofilet. Tunnelens tversnitt og høyde er avgjørende for hvor høye og brede vogner som kan framføres, samtidig som sporjustering og forskyvninger kan endre avstander til fjellet i tunnelene. Dette er bakgrunnen for at det jevnlig foretas målinger av profilet, både i tunneler og ved overgangsbruer og liknende. Samtidig er det ønskelig å framføre stadig større vogner, containere og semitrailere på jernbanevogner. Tidligere foregikk slike målinger med såkalte malvogner, mens teknikken i dag er basert på laserteknologi. Doningen som utfører målingene hadde du neppe snudd deg etter om du hadde sett den på veien, men på sporet derimot....!

AV NJÅL SVINGHEIM

Tenk deg at du har vært tidlig oppe og er litt i trøtteste laget der du står på perrongen og venter på toget. Plutselig kommer en Ford kjørende der du minst venter det, nemlig på selve jernbanesporet. -Vi registrerer en del folk som sperrer opp øynene og bråvåkner ja, bekrefter tekniker Harald Fjeldbu ved Hovedkontoret. Han er ansvarlig for kjøringene med Forden på norske spor. Doningen er i utgangspunktet en vanlig amerikansk Ford van. Den er utstyrt med en kraftig V8 -motor og har hydrauliske jernbanehjul foran og bak. Framdriften skjer ved hjelp av gummihjulene som ruller like godt på skinner som på veg. Skinnebilen har imponerende gangegenskaper. Gummilhjulene gir en rolig og fin gange på sporet. Den er godkjent for kjøring i 70 km/t og belegger sporet på samme måte som et vanlig tog, forteller Per Arne Petterson fra det svenske firmaet LKO -Teknik som eier bilen. -Vi må bare passe på litt ekstra ved sporveksler og planoverganger, der må farten senkes slik at ikke gummihjulene tar over styringen, sier han. Denne dagen foregår profilmålingene på Bratsberg- og Tinnosbanen.

Nyttige målinger

Foran på bilen sitter selve laserutrustningen som registrerer hvordan sporet ligger i forhold til tunnelenes profil. Det hele avtegner seg på en dataskjerm inne i bilen og registreringene blir nøyaktig lagret i forhold til hver eneste meter spor. - Dette danner da grunnlaget for hvor vi eventuelt må gå inn med tiltak for øke profilet, sier avd.ing. Terje Vasset fra teknisk kontor i Region Sør. Nå måler vi etter profilet som heter A-96, som er noe større enn P407-profilet, forteller han. På dataskjermen ser vi profilet avtegne seg etter hvert som bilen kjører framover. Vi kan på denne måten få en god oversikt over hva som må gjøres og dermed også beregne kostnadene ved å utvide profilet for å ta større vogner, legger han til.

"Arbeidstoget" vårt nærmer seg Notodden stasjon og Fjeldbu må ut for å ringe TXP på blokktelefonen. Vi får grønt lys og skal inn i avvikende spor på stasjonen. Der er nemlig både et tømmertog og et lokaltog skiftet over i spor 1 for å gjøre plass til vårt tog. Overraskelsen kan tydelig leses i fjeset på togekspeditøren da han oppdager hva slags doning som utgjør "arbeidstoget." Han kan vanskelig holde latteren tilbake da Forden åpenbarer seg ved sporvekselen.... -Slik er det overalt, sier Fjeldbu. Skulle tro folk ikke hadde sett en vanlig Ford før, legger han til. Før vi svinger av på nærmeste planovergang og setter kursen hjemover, - på E 134!

Målegjengen på Notodden stasjon. Fv:Ulf Jonsson og Per Arne Petterson fra LKO teknik, Harald Fjeldbu fra Hovedkontoret som er ansvarlig for kjøringene, Terje Vasset og Alf Solbjørg fra teknisk kontor i Region Sør.

2.500 trailere tar toget

Fornøyde avtalepartnere, i august starter transportene på Raumabanen. Tv: Direktør Kjell Frøyslid i NSB Gods og administrerende direktør Per Waagan i Waagan Transport.

NSB Gods og Waagan Transport AS har inngått en 5-årig transportavtale til en verdi av 50 millioner kroner. Avtalen fjerner årlig mellom 2.500 og 3.000 trailere fra veiene i Romsdalen og Gudbrandsdalen.

Det er takket være iherdig innsats fra Jernbaneverket med å legge til rette for transport av såkalte semitrailere på tog på Raumabanen, at avtalen nå kan inngås, sier Marit Thorsen i NSB Gods. -Semitrailer-transport går i korthet ut på å sette en trailer direkte på toget. For å få dette til må tunneller på jernbanestrekningene ha forhøyede profiler, rett og slett plass til høyere last enn normalt. Dette er nå mulig fordi Jernbaneverket har forsert arbeidet på Raumabanen som skal være ferdigstilt i løpet av sommeren.

- Vi skal gå til anskaffelse av 80 nye semitrailere for å betjene markedet i Ålesunds-distriktet for transporter til og fra Østlandet. For oss er dette en tung investering, men markedet for transport av semitrailere har et godt potensiale så fremt jernbanenettet er tilrettelagt for dette. Planene er at vi med tiden også skal få semitrailerne ut av Norge og til Kontinentet på jernbanen, forteller administrerende direktør Per Waagan i Waagan Transport AS med datterselskap i Danmark.

- Waagan Transport AS som har hovedkontoret sitt i Eidsnes utenfor Ålesund, har lenge ønsket seg transport av lastebilene sine på toget til Oslo og terminalen vår på Alnabru. Avtalen er en milepæl for Raumabanen og transportbransjen med store miljøgevinster, sier direktør Kjell Frøyslid i NSB Gods.

NSB Gods vil tilby Waagan Transport daglige godstogpendler mellom Alnabru og Åndalsnes fem ganger i uken, det vil si tur retur-avganger som blant annet gjør det mulig å distribuere varer i Ålesunds-området fra tidlig om morgenen. Man regner med at minst ni semitrailere daglig vil gå på jernbanen i hver retning. Varer som fraktes mellom Østlandet og Sunnmøre på toget vil være både næringsmidler og industrivarer.

Nytt lasteprofil ove

Det nye lasteprofilet som nå er innført på flere banestrekninger ser allerede ut til å overgå forventingene. Profilet som kalles P407 betyr at det endelig kan framføres "fullvoksne semitrailere" på jernbanevogner i Norge, og responsen i transportmarkedet har vært stor, forteller seksjonssjef Bjørn Kanstad ved Hovedkontoret. Flere transportører har allerede bestilt store serier med løftbare semitrailere, og NSB BA vil trolig sette opp egne heltog med slike tilhengere i nær framtid, forteller Kanstad. Fra nyttår ble en rekke banestrekninger åpnet for slike vogner.

AV NJÅL SVINGHEIM

Den trafikken som på denne måten overføres fra vegnettet er også i all hovedsak ny trafikk for jernbanen. Effekten for transportørene er altså at de kan sende selve trailertilhengeren med jernbanen over lange strekninger, mens bilene henter og leverer tilhengeren på godsterminalene og i havnene. Det er nå stor interesse i transportbransjen for at også resten av jernbanenettet får økt profilet til å kunne ta i mot slike transporter, forteller Bjørn Kanstad. Neste bane som blir klar er Raumabanen der arbeidet skal startes nå i vår og banen være klar til 1. august. NSB BA Gods har allerede inngått transportkontrakter for semitrailere på banen.

Lasteprofilet P407 skiller seg fra det tidligere normalprofilet ved at det kan ta imot mer rektangulære vogner. Normalprofilet følger i stor grad det tradisjonelle buede tunnelprofilet, mens godstransportørene bruker "firkantede" biltilhengere og containere. P407 blir gjennomført ved å utvide lasteprofilet i "hjørnene på toppen." Det skjer for det meste ved å flytte kontaktledningsfester og ved å fjerne enkelte fjellknøler i tunneltak.

Flere lasteprofiler

Det er flere lasteprofiler som er aktuelle for norske baner, forteller Bjørn Kanstad. Med P407 kan i hovedsak de samme maksimalstørrelsene på lastebilskap som tillates på norske veier også framføres på jernbanevogner. I tillegg til semihengere er det også snakk om større vekselbeholdere, gjerne med to gulvflater.

Utover dette er det også et øsnke om at det legges til rette for profilet RIV-3.2, -et internasjonalt lasteprofil som er noe høyere enn P407 i et lite område akkurat rett under kontaktledningen. RIV-3.2 har samme høyde som dagens svenske normalprofil, og

Det er store dimensjoner over utstyret når en semitrailer løftes om bord i en jernbanvogn. Dette kommer det til å bli stadig mer av i årene som kommer.

Bjørn Kanstad er svært godt fornøyd med responsen i transportmarkedet på profiløkningnene.

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

går forventningene

er i praksis standard på hovedbanenettet nord for Alpene. På norske strekninger kommer RIV-3.2 i konflikt med kontaktledningshøyden i tunneler og under overgangsbruer.

Av øvrige profiler er UIC-GC et profil med samme høyden som RIV-3.2, men det er i tillegg nesten helt rektangulært, noe som muliggjør enda større formater ved blant annet kombinerte transporter. Det nye svenske C-profilet er enda noe høyere og bredere enn de som er nevnt ovenfor, faktisk 4830 mm over skinnetopp, og 3600 mm bredt. Dette profilet er nylig vedtatt som en nasjonal svensk standard og betyr en betydelig oppgradering av kapasiteten på det svenske jernbanenettet. - Det er ikke realistisk å innføre et tilsvarende profil som nasjonal standard på det norske nettet sier Bjørn Kanstad. - Men på grensebanene og i enkelte regioner kan dette likevel være aktuelt for å utnytte mulighetene ved grenseoverskridende trafikk. Det finnes også enda større profiler, som kan gjøre det mulig med dobbeltstabling av sjøcontainere i høyden, men slike er ikke i bruk i Europa ennå. I Norge kan vi tenke oss slike profiler bare på korte mateforbindelser mellom f.eks store havner og terminaler, sier Kanstad.

Strekning	P407	RIV-3.2	UIC-GC	C-profil
Østfoldbanen (til Alnabru)	OK	Ønskelig	Ønskelig	Ønskelig
Kongsvingerbanen (til Alnabru)	OK	2000 [1]	2000 [1]	Ønskelig
Meråkerbanen (fra Hell)	Ønskelig	Ønskelig	Uavklart	Uavklart
Ofotbanen	2000	Ønskelig [2]	Ønskelig [2]	Ønskelig [2]
Dovrebanen	OK	2002	Uavklart	Lite aktuelt
Raumabanen	2000	2000	Uavklart	Ikke aktuelt
Nordlandsbanen (fra Trondheim)	2002	Ønskelig	Uavklart	Ikke aktuelt
Drammensbanen (fra Alnabru)	OK	2000 [1]	Uavklart	Uavklart
Bergensbanen Oslo-Roa-Hønefoss	2003	2005	2005	Uavklart
Gjøvikbanen fra Roa	Uavklart	Uavklart	Uavklart	Lite aktuelt
Bergensbanen Hønefoss - Bergen	2003	Uavklart	Uavklart	Ikke aktuelt
Sørlandsbanen Drammen - Stav.	OK	Uavklart	Lite aktuelt	Ikke aktuelt
Randsfjordbanen	2002	2002	Ønskelig	Ønskelig
Vestfoldbanen	Ønskelig [3]	Ønskelig [3]	Ønskelig [3]	Ønskelig [3]
Rørosbanen (Hamar - Støren)	Ønskelig	Ønskelig	Ønskelig	Uavklart
Solørbanen Kongsvinger - Elverum	Ønskelig	Ønskelig	Ønskelig	*Ønskelig*

1) Ikke besluttet, men sannsynlig gjennomføring
2) På Ofotbanen bør RIV-3.2 og evt. også større profiler vurderes sluttført samtidig med vedtatt utbygging av Katterat stasjon, ettersom de fleste øvrige tunneler er strosset på 80- og 90-tallet. Spesielt for Ofotbanen gjelder også potensielle transporter mot Finland og Russland, som kan anvende store lasteprofiler.
3) Kan realiseres samtidig med at parsellene Farriseidet - Porsgrunn, Larvik - Eidanger og Holm - Nykirke er ferdig.

Et stykke på veg

Jernbaneverket har allerede kommet et stykke på veg i innføringen av nye lasteprofiler. Responsen på dette i transportbransjen er så stor at det understreker hvilken effekt det har å gå videre med dette arbeidet. Tabellen viser situasjonen i dag og en prognose for planene videre.

Av banene i tabellen over står Bergensbanen i en særstilling, sier Kanstad. Banen har svært mange tunneler som medfører begrensninger i lasteprofilet. Samtidig har Bergensbanen en sterk stilling i transportmarkedet og den vil kunne få en betydelig transportøkning ved større profil. Dette betyr at det kan bli dyrt å øke lasteprofilet på banen, men at dette også vil gi mye tilbake i form av mer trafikk. Det er også viktig å forhindre at en slik bane for godstrafikken ikke vil utgjøre en flaskehals i fremtiden. En endelig plan for profiløkning på Bergensbanen skal være klar i 2001. Også for Ofotbanen og Nordlandsbanen vil økt lasteprofil være av stor betydning for jernbanens samlede konkurransekraft på godssiden.

Oslopakke2

27. januar behandlet Samferdselsstyret i Akershus Oslopakke 2, lokal finansiering. Saken gikk videre til Fylkesutvalget 8. februar og Fylkestinget 22.februar.

Oslopakke 2 ble behandlet parallelt i Oslo kommune.

De to fylkene Oslo og Akershus fattet i mars 1998 identiske vedtak.
· Samferdselsdepartementet har ment at vedtakene ikke var tilstrekkelig konkrete.

Samferdselsstyret i Akershus og samferdsels- og miljøkomitéen i Oslo har nå vedtatt å:
· Å øke bompengeavgiften for bil i Osloringen med 2 kroner
· Å øke billettprisen for kollektivreise i Oslo og Akershus med 75 øre

Akershus Fylkeskommune forbeholder seg retten til å revurdere ovennevnte avgiftsatser i lys av omfanget av den statlige delfinansiering av Oslopakke2-prosjektene.

Iverksettelse av avgiftssatsene vil kunne skje når statens delfinansiering er avklart.

Akershus Fylkeskommune har påtatt seg det fremtidige forvaltnings- og driftsansvaret for kollektivknutepunktene. Utgiftene forbundet med dette utgjorde 30 mill. kr i 1999.

Oslopakke 2 er basert på et politisk flertall i Oslo bystyre og i Akershus fylkesting for å beholde bomringen til år 2007. Dersom denne forutsetningen endres må Fylkesting og Bystyre håndtere dette, slik at bomringen eventuelt fjernes i 2007.

FOTO: NSB

- Oslopakkene er unike

Oslopakke 1 og 2-vedtakene er unike, sier samferdselssjef Tom Granquist i Akershus. Ingen andre land i verden har vedtatt en tilsvarende kreativ løsning for å løse et regionalt samferdselsproblem. Osloringen og Oslopakke 1 har ikke uten grunn vært gjenstand for internasjonal oppmerksomhet siden de nødvendige politiske vedtak ble fattet i bystyret og fylkestinget i 1987.

AV ØYSTEIN GRUE

-Osloringen, sammen med andelen av billettinntekter fra kollektivtransporten, vil gi 310 millioner kroner til nye Oslopakkeprosjekter hvert år. Vedtakene forutsetter en krone-for-krone avtale med Staten slik dette har vært praktisert gjennom 10 år for Oslopakke1, forklarer Tom Granquist. Oslopakke2 er en forsert finansieringspakke på 16 milliarder i perioden frem til 2011 hvor høyt prioriterte prosjekter, som dobbeltspor Skøyen-Asker og dobbeltspor Oslo S-Ski forseres.

- Hvordan er det politiske grunnlaget for Oslopakke 2?

- Vedtaket har nå politisk flertall både i Akershus og i Oslo. Saken i samferdselsstyre, fylkesutvalg, byråd og formannskap ble fremmet etter pålegg fra byråden for samferdsel i Oslo og fylkesordføreren i Akershus våren 1998.

- Det legges videre opp til en ytterligere konkretisering av bystyrets og fylkestingets behandling av økte takster i bompengeringen og økte kollektvtakster i de nærmeste uker etter anmodning av Stortingets samferdselskomite og samferdselsdepartementet.

Stortinget skal i vår behandle Nasjonal transportplan. Da har Oslo og Akershus fattet de nødvendige beslutninger med presiseringene som departementet har etterspurt fra Oslo og Akershus .

- Med andre ord, Oslopakke2-behandlingen i Oslo og Akershus vil ikke forsinke NTP-behandlingen i Stortinget?

- Nå ligger vi i forkant av arbeidet med stortingsmeldingen som skal skrives i slutten av mars. Da har Oslo og Akershus fremmet sine forslag og Jernbaneverket har fremmet sitt forslag. Da er det opp til regjeringen å mene noe om finansieringsopplegget som eksempelvis Jernbaneverket har foreslått. Den vil da kunne ta dette med før regjeringen fremmer sin prioritering for Stortinget og Stortingets samferdselskomite.

- De vedtak som nå er fattet støttes av seks av fylkeskommunene innenfor "Østlandssamarbeidet," bestående av Oslo, Akershus og seks nabofylker. Samtlige fylker har fattet identiske vedtak, som sier at Oslopakke2 støttes og må prioriteres.

- Hva da med de enkelte prosjekt, og spørsmålet om når enkeltprosjekter kan forventes ferdigstilt?

- Dette avhenger av den enkelte tiltakshaver. I tilfellet Skøyen-Asker avhenger ferdigstillelse av når prosjektet har byggeklare planer, og godkjent finansiering. Tilsvarende Oslo S-Ski, T-bane-prosjekter i Oslo og forbindelse til Fornebu, forklarer

- Ytterstrekningene først

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Seksjonssjef Lars Erik Nybø arbeider mye med Oslopakke 2.

Det vil gi størst gevinst å bygge de ytre delene av de nye dobbeltsporene til Asker og Ski først. Det er hovedkonklusjonen i en utdypende analyse av jernbaneprosjektene i Oslopakke 2 som ble overlevert Samferdselsdepartementet i januar. -Ved å bygge først der det er flest mellomliggende stasjoner blir gevinsten ved skille lokal- og fjerntog størst, sier seksjonssjef Lars Erik Nybø ved Hovedkontorets Plan- og utredningsavdeling. Banestrekningene får dermed økt fleksibilitet og kapasitet på de delstrekningene der behovet er mest kritisk.

AV NJÅL SVINGHEIM

Med ytterstrekningene menes Lysaker - Asker på Drammenbanen og Kolbotn - Ski på Østfoldbanen. Disse tiltakene har en kostnad på 8,3 milliarder kroner inklusive stasjons- og knutepunktsutvikling. -Den utdypende analysen viser at ytterstrekningene gir en nettonytte på +1,3 milliarder kroner for samfunnet, sier Nybø. Analaysen viser også at den samlede lønnsomheten for dobbeltsporene er noe høyere for Skøyen - Asker enn for Oslo - Ski. Ved å legge en forutsetning om vegprising til grunn, framstår begge dobbeltsporprosjektene som klart lønnsomme. Dette gir et samfunnsøkonomisk overskudd på to milliarder kroner som inkluderer en dobbeltsporet diagonalbane mellom Østfoldbanen og Hovedbanen, "Bryndiagonalen," og grenbane til Fornebu.

Trafikkøkningen i Oslo og Akershus er beregnet til 25 % fram mot 2012. Økningen er vesentlig større for bilbaserte reiser enn for kollektivreiser, noe som vil gi en synkende kollektivandel. Fram mot 2030 viser beregningsmodellen at gjennomsnittsfarten på vegene kan synke til 19 km/t i rushtiden, noe som må karakteriseres som sammenbrudd i framkommeligheten. Dette viser at det uansett er stort behov for å bedre kapasiteten i jernbanenettet rundt Oslo.

Vest før sør

Vurderingene som er gjennomført i den utdypende analysen viser også at utbyggingen av ytterstrekningen i Vestkorridoren bør kommer før Sørkorridoren for å oppnå raskest mulig gevinst av investeringene. Planstatus viser at parsellen Blommenholm - Sandvika - Jong kan være byggeklar i år, og at Jong -Asker kan påbegynnes neste år. I sør er foreløpig manglende planavklaring knyttet til traseen ved Vevelstad det største hinderet for byggestart på ytterstrekningen. Jernbaneverket anbefaler en utbyggingsrekkefølge der parsellene Blommenholm - Sandvika - Jong og Jong - Asker altså påbegynnes i år og neste år, mens Lysaker stasjon påbegynnes i 2002. I Østkorridoren kan det vurderes å skille ut Ski stasjon som en egen etappe og bygge den i perioden 2001 -2004, mens oppstart på Kolbotn - Ski er anbefalt i 2005. Dette vil kunne ferdigstille ytterstrekningene Lysaker - Asker og Kolbotn - Ski i 2012. Det vil bli gjennomført videre studier av anbefalt utbyggingsrekkefølge for innerstrekningene og eventuell bygging av Bryndiagonalen, forteller Lars Erik Nybø. Som en skjønner dreier det seg om store og komplekse prosjekter, både beregningsmessig og utbyggingsmessig, avrunder Lars Erik Nybø. Selv med mye negativ omtale den siste tiden er det fortsatt en bred lokal tilslutning til forslaget om et felles løft for fortgang i utbygging av dobbeltsporene. Oslopakke2 og Nasjonal transportplan legges fram gjennom en stortingsmelding til Stortinget i vår.

FOTO: ÅSMUND KILDE

Samferdselssjef Tom Granquist i Akershus.

Tom Granquist.

Så vil vi følge samme opplegg som i Oslopakke1 hvor 50 prosjekter ble prioritèrt.

Jernbaneverket har meldt et behov om ekstraordinære bevilgninger i størrelsen 3,7 mrd. Det er dette Samferdselsdepartement og Storting må forholde seg til når fordeling og prioritering av Oslopakke 2-prosjektene skal behandles i forbindelse med NTP-behandlingen til våren.

- Blir det like mange prosjekter i Oslopakke2 som i Oslopakke1?

-Nei. Med to veldig tunge jernbaneprosjekter, vil det totale antall prosjekter bli lavere, langt lavere. Men i det totale antall kroner vil Oslopakke 2 bli like stor som Oslopakke 1 var, omregnet fra 1990-kroner.

Brøyting og beredskap på

Ingvar Gjeitsund og Ove Flatland fra Bane Produksjon Vest har mange turer sammen over fjellet om vinteren. Rikelig med kaffe og mat må med, -det må solbrillene også

Denne vinteren er den første med full effekt av den nye høyfjellsstrekningen på Bergensbanen. Dette blir en meget viktig periode for å høste erfaringer foran krengetogtrafikken på banen neste vinter. Etter at Gråskallen-parsellen med Tunga stasjon åpnet sist høst er strekningen nå ferdig utbygd over de mest værutsatte partiene. Vi tok turen opp på fjellet i januar for se hvordan snø og vind arter seg på den nye banen. Ett er i hvert fall sikkert; -banen må brøytes ofte også framtida, men det har blitt en adskillig mer overkommelig oppgave!

AV NJÅL SVINGHEIM

Den viktigste årsaken til at det ble bygd en ny bane over Bergensbanens høyfjell var at den skulle kunne holdes åpen uansett værforhold. Etter flere harde vintre på 80-tallet med stengt bane i flere dager, ble det besluttet å bygge Finsetunnelen. Etter hvert ble også bestemt at banen måtte få ny trase østover fra Finse for å kunne trygge trafikken også der. Med de nye stasjonene Tunga og Fagernut inne i hver sin tunnel, kan også togkryssingene nå foretas uhindret av vinterstormene. Mellom Finse og Gråskallen er den nye banen lagt på fyllinger i terrenget for at vinden i størst mulig grad skal blåse snøen vekk fra traseen.

Påsketur i januar

Det er den reneste påskestemning på Geilo denne januartirsdagen da Kjøreveien møter opp i den nye "beilhack-stallen" på Geilo. Etter at Finse ble nedlagt som base for snøryddingen i 1996 ble det bygd en ny base for den roterende plogen på Geilo. Den andre plogen er stasjonert på Myrdal i lokstallen der. På Geilo blir vi tatt i mot av to blide karer, Ingvar Gjeitsund og Ove Flatland. Karene er utgjør ett av de tre lagene som kjører Beilhack-plogen med Geilo som utgangspunkt. Hver dag i vinterhalvåret har plogen fast rute med avgang fra Geilo klokken 14.27. De aller fleste dagene har den nok å gjøre, skulle det være godvær over flere dager brukes tiden til å kjøre "sektorfres" som får snøen enda lengre vekk fra sporet. Is og snø skal også vekk fra tunneler og snøoverbygg. Men i dag er det altså rene påskeværet. Noen få minusgrader og nærmest vindstille gjør at det blir lite på bryne seg på for den roterende, men desto mer blir det å se for oss... Beilhacken spiser seg jevnt og trutt oppover lia mot Ustaoset. Karene skulle gjerne hatt mer motorkraft på plogens framdriftsmaskineri. Farten ligger på meget moderate 40 km/t. Det få skavlene som er vispes nærmest umerkelig ut periferien. Ved Ustaoset flater banen ut og plogen skyter fart. -Når det er så lite snø i sporet som nå kan vi rydde med tilnærmet full hastighet på fri linje, forteller Ingvar Gjeitsund som i dag er plogfører. De to bytter om å kjøre framdriftsmaskineriet og snøryddingsaggregatet. -Ved tunneler og snøoverbygg må vi redusere farten for å få med oss det siste partiet inn mot munningen, demonstrerer Gjeitsund. Plogen rydder snø i et bredere profil enn tunnelenes bredde og derfor må ryddebredden justerer ved inn- og utkjøring av tunneler. Det ser ut til å være centimeterberegning på dette ved hver eneste tunnel, men Gjeitsund bedyrer at det ser verre ut enn det er. Likevel hender det at plogens "vinger" tar inn i saker og ting, tilstår han, -men det er ikke ofte! I dårlig vær er sikten meget begrenset og det er helt avgjørende at vi er godt kjent på strekningen, sier Ove Flatland. Han legger ikke skjul på at de ønsker seg ATC på maskinen. -Det ville være et fint hjelpemiddel for oss, sier han. Hele strekningen Haugastøl - Hallingskeid har nå FATC.

Vanskelige punkter

Vi ser at den nye banen har bedret forholdene betraktelig, men det er fortsatt noen vanskelige punkter. Også på den gamle linja øst og vest for den nye 25 kilometer lange parsellen er det utfordringer for snørydderne. Den berømte Grytå-skjæringa ligger like før vi kommer inn på ny-banen. -Her ble det sprengt bort en del på den ene siden av sporet for noen år siden, forteller Flatland. -Men fortsatt er det stadig problemer med fonner som blåser og pakker seg til på rekordtid her. På den nye banen er de største utfordringene å finne ved munningene til Kongsnut tunnel og på strekningen Larsbu -Finse, forteller de to. Det kan vi se med selvsyn fordi banen på disse stedene

Bergensbanen

I Grøndalen er flere rasfarlige partier, her utføres visitasjon flere ganger daglig.

ALLE FOTO: NJÅL SVINGHEIM

har betydelig høyde på brøytekantene. Andre steder er det neste ikke snø i sporet i det hele tatt. Det ser ut til at planen om at sporet skulle blåse mest mulig rent for snø har slått til i stor grad, med unntak av de nevnte stedene. -Det er bare et par dager siden vi hadde uvær forrige gang, forteller de to. -Da måtte vi ha to forsøk for å komme igjennom de værste fonnene. Når det er dårlig vær blir strekningen over fjellet delt i to og begge Beilhackene går kontinuerlig, men vanligvis går plogen fra Myrdal formiddagsskift, mens Geilo-plogen tar ettermiddagen. I tillegg til "vanlige" snøproblemer kommer de årlige rasproblemene på vestsiden av fjellet. De fleste vintre går det snøras her og visitasjon av strekningen er en viktig oppgave for folkene på plogen. I tillegg ligger det en fast "snøkoordinator" på Finse hele vinteren for å vurdere forholdene til en hver tid. Snøkoordinatoren har myndighet til kalle ut folk til ekstra innsats når det er nødvendig. Spesialvarsler fra Meteorologisk Institutt og Norges Geotekniske institutt forteller om vær og rasfare til en hver tid.

Beilhach'en kan snus på en enkel og genial måte, den trenger ikke svingskive. Fra Geilo stasjon.

Ved Larsbu

Fritt og godt

De to på plogen liker seg godt i vinterhalvåret da de går i turnus på plogen. De har begge vært "ute en vinterdag før" etter flere vintre som snøryddingsmannskap på Finse mens basen var der. De har opplevd litt av hvert både som følge av uvær og fastkjøringer, men også som følge av skituristers manglende respekt for farene ved jernbanen. -I fjor vinter møtte plogen en kar med hele familien inkludert pulk på slep inne i snøoverbygget ved Tunga på gamlelinja, forteller Gjeitsund. Da de som kjørte plogen stoppet for å snakke med vedkommende, møtte de svært liten forståelse for fra mannen, -for å si det forsiktig. Det forekommer også at vi ser skispor midt i banetraseen over lengre strekninger, forteller de to. Verst er det ved vinterferie og påskeider, da blir tyfonen brukt meget flittig... Men i det store og hele er de to godt fornøyde med jobben sin. -Her ser vi resultater av det vi gjør hver eneste dag, sier de. Det må vi gi dem rett i, der vi har ankommet Myrdal i tide til å slippe fram neste godstog på nybrøytet bane.

- Styrket beredskap neste vinter

Neste vinter skal Bergensbanen ha en enda bedre brøyteberedskap på plass på høyfjellet. Det er nødvendig for å kunne sikre trafikken for krengetogene. -Vi kommer til anskaffe et stort toglok med frontplog for kunne brøyte banen like før krengetogene når det er nødvendig, sier Regiondirektør Truls Hegrenæs i Region Vest. Det er Bane Produksjon som står for brøytingen av banen, men regionen spesifiserer hvordan brøytingen skal utføres.

I dag er det stasjonert en gammel Di3 på Voss. Denne maskinen (Di 3.605) har nå sett sine beste dager og må erstattes av et lok i bedre stand til neste år. Derfor arbeides det nå med å anskaffe enten et nyere Di3 eller et annet diesellok som kan brøyte banen i full toghastighet, sier Hegrenæs. Det må være et diesellok for at det skal kunne hente andre tog ved eventuell strømstans. Loket må også ha uttak for togvarme og utstyr for å kunne koble seg til krengetogene. Dette lokomotivet vil likevel ikke på noen måte kunne erstatte dagens roterende snøploger, sier Hegrenæs. Dette blir et supplement for å sikre trafikken med krengetogene (type 73). De andre togene som går over fjellet har tyngre lokomotiver og vil også bidra til å holde banen åpen. Ved ekstreme værforhold må vi også vurdere om det er riktig å slippe type 73 opp på høyfjellet, sier regiondirektøren. -I en vanlig vinter vil det trolig være svært få dager da slike vurderinger blir nødvendig, sier han. Det vurderes også å gå til anskaffelse av en ny type roterende plog, men dette ligger trolig noe lenger fram i tid.

FOTO: SINDRE ÅNONSEN

FOTO: ARNE HABEBRSTAD

Svenske Y1 -motorvogner settes inn på Bratsbergbanen til høsten. Fra prøvekjøringer, Porsgrunn stasjon. - Organisasjonen må ikke blir for stor, sier fungerende daglig leder Dagfinn Berge.

Timetoget kommer

Planene for Timetoget Bratsbergbanen AS ruller videre og fungerende daglig leder Dagfinn Berge håper å få organisasjonen på plass så snart som mulig. De første motorvognene som skal brukes på banen er allerede innkjøpt.

AV SINDRE ÅNONSEN

Nylig hadde Berge samtaler med Jernbaneverket Region Sør om planer og utfordringer fremover for Timetoget. Berge orienterte om hvor selskapet står i dag, et par måneder etter at den private majoritetseieren trakk seg fra prosjektet og NSB BA overtok det videre ansvaret for å realisere planene. Før jul ble kontrakten på tre svenske dieseltog type Y1 undertegnet. Det første kommer i januar og det siste til sommeren. Men det blir ikke satt i trafikk verken på Bratsbergbanen eller i Norge i første omgang.

-Nei, i første omgang vi satser på utleie til Sverige parallelt med prosessen for å få toget godkjent i Norge. Men teknologien er velkjent, så vi regner ikke med at det skal by på noen problemer, sier Berge.

Liten organisasjon

Berge arbeider nå med størrelsen og strukturen på organisasjonen. Og han har en klar oppfatning av hva som må til for at Timetoget skal bli en suksess.

-Skal vi klare å oppnå lønnsomhet må vi holde organisasjonen så liten som mulig. Det vil si ikke mer enn 12-15 personer, sier Berge og sammenligner med busselskapene.

Han ser for seg en modell der de ansatte fyller flere oppgaver. Men hva billettsalget angår skal dette foregå gjennom automater på toget eller gjennom eksterne utsalg som kiosker og lignende.

-I tillegg er det helt avgjørende at folk føler et eierskap til produktet, sier Berge.

Han håper alle brikker er på plass i løpet av vinteren.

Basisdriften viktigst

Timetogets ledelse prioriterer basisstrekningen Notodden-Porsgrunn.

-Dette er det viktigste nå. Blir dette prosjektet en suksess kan det bli aktuelt å se på andre alternativer også. Det er ikke penger å tjene på tog som står, slår Berge fast.

Hvilke strekninger som er aktuelle ønsker ikke Berge å uttale seg om foreløpig, men legger ikke skjul på at Grenland er et spennende område med et stort potensiale.

På spørsmål om hvor Timetoget vil stoppe mellom Notodden og Porsgrunn, svarer Berge at det vil bli foretatt en vurdering av hvor det er et kundegrunnlag for dette per i dag og hvor det er vekstmuligheter i fremtiden.

-Men hovedfokus må være på frekvens og hastighet, slår Berge fast og håper Jernbaneverket kan bidra med å legge forholdene til rette for Timetoget.

Positive

-Vi er positive til bedre utnyttelse av Bratsbergbanen, sier banesjef Odd Erik Berg.

Han ser for seg at Region Sør kan bidra med mindre tiltak innenfor de tildelte budsjettrammene. Det er allerede gjennomført aktiviteter som svillebytte og helsveising av skinner for å opprettholde sikkerheten. Dette arbeidet vil videreføres. Dersom det blir behov for å gjøre større endringer, vil disse måtte innarbeides i planleggings- og budsjettprosesser som med andre tiltak.

-Hva med hastigheten på strekningen. Kan vi gjøre noe med den?

-Vi skal ha en gjennomgang av hastighetspotensialet og ønsker å tilrettelegge for en utnyttelse av det potensialet strekningen har, svarer Berg.

Banesjefen planlegger en befaring sammen med lederen av Timetoget for å vurdere behov og gjennomføring av mindre tiltak. Berge på sin side lover at Timetoget vil sørge for et ruteopplegg som tar ut effekten av banen.

Planovergan

Vinteren stopper ikke forberedelsene for krengetogdrift. I Stange kommune går arbeidet for fullt - til glede for togpassasjerer, bilister, fotgjengere og bønder. En stygg undergang i kommunesentret med mange nestenulykker på samvittigheten, blir erstattet med en ny innen året er omme.

AV ANDERS HAAKONSEN

Togtettheten mellom Oslo og Hamar har økt kraftig de siste årene. For å ta unna den voksende trafikken, bygger Region Øst om stasjonene for samtidig innkjør. I den forbindelsen blir krysningssporet på Stange forlenget med 300 meter. Sporet ligger mellom en lokalvei som krysser i plan og en bru over riksvei 222. Jernbaneverket valgte å forlenge sporet over riksveien.

Stygg undergang

Mange veifarende er nok glade for det valget. Undergangen under banen stammer fra en tid da det var en helt annen biltrafikk enn i dag - og en helt annen holdning til fotgjengernes sikkerhet. En bratt bakke etterfulgt av en krapp sving fører ned til undergangen, som er akkurat bred nok til at to personbiler kan møte hverandre. Jernbanefyllingen hindrer effektivt bilistene i å få oversikt over trafikksituasjonen, og gående har ingen steder å gjøre av seg, - bortsett fra kjørebanen.

Nå bygges en ny jernbanebru over veien. Med en lengde på 33 meter har den god plass under seg. Riksvei 222 kan passere i en gunstig vinkel på jernbanefyllingen, og enda er det plass til en gang/sykkelveg på hver side. Dessuten økes høyden under brua fra 3,2 til 4,75 meter. I slutten av mai skal både brua og det forlengete krysningssporet være klart for bruk. Under en togfri helg blir all trafikk lagt over på den nye brua. Deretter blir den gamle brua revet, og erstattet av en bru med samme mål som den som bygges nå.

Riksvei 222 ble nylig stengt ved brua på grunn av anleggsarbeidet. Myke trafikanter kan passere i en lukket kulvert under jernbanen, mens bilistene må vente til den nye veien blir ferdig i oktober/november. I mellomtiden kan de bruke planovergangen på den andre siden av stasjonen.

Gunstig for Vegvesenet

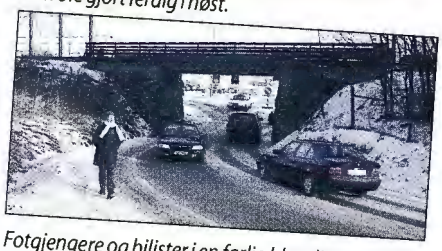
Hele omleggingen er kostnadsberegnet til rundt 45 millioner kroner. Utgiftsfordelingen er gunstig for Vegvesenet. Jernbaneverket dekker alle utgifter i forbindelse med brubyggingen, selv om det er veitrafikken som har glede av at bruene er

gene faller i Stange

ALLE FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Mannskaper fra Statens vegvesen Hedmark er godt i gang med den nye jernbanebrua over riksvei 222 ved Stange stasjon. Den store skjermen hindrer grabben på gravemaskinen i å komme inn i jernbanens profil.

Standard betongkulvert er for liten for de største landbruksmaskinene, men alle går gjennom denne stålkulverten mellom Stange og Ottestad som ble gjort ferdig i høst.



Fotgjengere og bilister i en farlig blanding under en trang og uoversiktlig undergang på Stange. 14. februar ble den stengt. Til høsten åpnes en ny, større og sikrere undergang på samme sted.

Her like nord for Ottestad var det en planovergang i fjor høst. Nå er det bare de lyse gjerdestolpene som vitner om det.

så lange. Vegvesenet dekker vegomleggingen og en del av utgiftene til omleggingen av vann- og avløpsledninger.

Omfattende spunting langs eksisterende spor var nødvendig for å hindre utrasing mens ny bru og nytt spor blir etablert. En stor beskyttelsesskjerm inntil sporet hindrer anleggsmaskiner å komme inn i jernbanens profil. Dermed kan anleggsarbeidet pågå uhindret av den tette togtrafikken.

Omlegging fra gammel til ny bru finner sted 27.-28. mai. En midlertidig sporveksel som trengs for trafikkomleggingen blir tatt ut fra Ottestad stasjon noen kilometer lenger nord under en togfri helg to uker tidligere. Denne vekselen har en stigning på 1:9, og tilfredsstiller ikke kravene til samtidig innkjør. Minstekravet er en stigning på 1:14.

Stram timeplan

På Ottestad er det også omfattende arbeider i gang. En planovergang like ved stasjonen skal erstattes med en undergang. Veien som krysser banen har fylkesveistatus. Det betyr at man ikke kan bruke de standardelementene som benyttes når private veier med minimal trafikk legges under banen. De gir for liten åpning. I stedet legges banen på en midlertidig bru over byggegropen mens kulverten blir støpt ved siden av brua. Når kulverten er ferdig, jekkes den under brua. Deretter fjernes den midlertidige brua, og det permanente sporet etableres oppå kulverten.

Denne jobben er nå ute på anbud. Oppdraget omfatter spunting, utgraving, etablering av støttemurer og støping og jekking av kulverten.

Den som får jobben, får en stram timeplan å holde seg til. 13.-14. mai er det togfri helg på Hovedbanen. Da skal den midlertidige jernbanebrua settes inn. Det betyr at spuntveggene den skal fundamenteres på er nødt til å være på plass før den helgen. Når brua er montert, har entreprenøren to uker på seg til å jekke kulverten på plass. Alt må være klart til å reetablere det permanente sporet innen neste togfrie helg.

I de to ukene mellom de togfrie helgene blir det ingen krysningsmuligheter på Ottestad. Fylkesveien blir stengt for biler, mens fotgjengere får en midlertidig planovergang.

God plass til skurtreskere

Det blir også utført store jernbanetekniske oppdrag på Ottestad. Krysningssporet har fått nye sviller og ny ballast, og nå skal sporet forlenges med 150 meter og skinnevekten økes fra 49 til 54 kg. Dessuten skal master og signalanlegg skiftes ut. Alt skal være ferdig til ruteomleggingen i juni. De totale omkostningene for arbeidene på Ottestad er beregnet til 35 millioner kroner, som i sin helhet dekkes av Jernbaneverket.

Arbeidet med fjerning av planovergangen i Stange kommune ble igangsatt i begynnelsen av september i fjor. Det ble lagt inn to stålkulverter og en betongkulvert, og nye jordbruksveier ble anlagt i forbindelse med disse. Stålkulvertene er høyere og bredere enn standard betongkulverter, og gir plass til skurtreskere og andre store landbruksmaskiner. I løpet av oktober var alt på plass. Da var fem planovergangen lagt ned og en gammel undergang utvidet.

Leder for prosjektene i Stange kommune er Kristian Slorbakk i Region Øst. Han har fått positive reaksjoner fra berørte bønder. Ikke så merkelig når man ser hva som er oppnådd. Et par farlige planovergangen er erstattet med trygge underganger. Massene som er tatt ut, har gått til utfylling av dumper i åkrene. Dermed hindrer man at vannet samler seg i de laveste partiene. Slik får bøndene bedre jord, og Jernbaneverket blir kvitt overskuddsmasse uten å frakte den lange avstander.

Slorbakk har også fått mange positive reaksjoner fra brukerne av riksvei 222 gjennom Stange. Heller ikke det er særlig oppsiktsvekkende. Vegvesenet har fått en unik mulighet til å bli kvitt en flaskehals for en billig penge.

- Det er merkelig at man har akseptert å ha det på denne måten så lenge, sier Slorbakk.

BEHOV FOR FORNYELSE

Oppgradering av Lieråsen tunnel

FOTO: SINDRE ÅNONSEN

Fra tunnelenes vestre munning ved Lier holdeplass.

Lieråsen tunnel skal oppgraderes for å møte fremtidens krav til en moderne jernbane, og den foreløpige kostnadsberegningen for prosjektet antyder en prislapp på 600 millioner kroner.

AV SINDRE ÅNONSEN

Region Sør har etablert en prosjektorganisasjon som er gitt i oppdrag å utarbeidet en Hovedplan. Håpet er å få denne godkjent i løpet av året. Dette er en forutsetning for at arbeidet kan igangsettes som en del av Nasjonal Transportplan i 2002. I disse dager foreligger en foreløpig rapport for gjennomføring av prosjektet. Den er utarbeidet av BanePartner og ligger nå til uttalelse hos Veritas. Målsetningen er en sikker oppgradering uten betydelige forstyrrelser for togtrafikken.

Fakta Lieråsen tunnel

Lieråsen tunnel ligger mellom Asker og Brakerøya. Den er en 10,7 kilometer lang med dobbelspor, og ved åpningen i 1973 var tunnelen den lengste i landet. Arbeidet med tunnelen ble påbegynt siste halvdel av 1960-tallet med gjennomslag i 1971.

Bakgrunnen

Bakgrunnen for ønsket om oppgradering henger sammen med vanskelige fjellforhold og vannlekkasjer. Kartlegging av forholdene i tunnelen har klarlagt behovet for en fornyelse av sikringen i tunneltaket. En ikke ubetydelig utfordring.

-For å få plass til å utføre arbeidet med ny sikring må vi senke bunnen med en halv meter, opplyser banesjef Kåre Brovold.

I 1995 ble det også avviklet en større beredskapsøvelse i tunnelen. Øvelsen avdekket blant annet at det var et behov for bedre belysning og ventilasjon i tunnelen.

Det skal også bygges et tverrslag 450 til 500 meter gjennom fjellet. Totalt regner man med at arbeidet, som inkluderer senking av tunnelsålen, nye spor, Kl-anlegg, teleanlegg, sikringsanlegg og fornyet sikring av tunneltaket, vil ta 3-4 år. Men for å skape minst mulig problemer i forhold til trafikkavviklingen deles strekningen opp i seks avsnitt i arbeidsperioden.

Grundige inspeksjoner

Allerede i fjor sommer trappet Jernbaneverket opp arbeidet med fjellrensk i tunnelen. Dette arbeidet skal fortsette og intensiveres parallelt med oppgraderingen. Region Sør har også vært i kontakt med brannvesenet med tanke på hva slags kortsiktige brannsikkerhetstiltak som kan settes inn. I tillegg avvikles trafikken med redusert hastighet på en 500 meter lang strekning i tunnelen. Dette gjøres for å begrense belastningene på kontaktledningsfestene i tunneltaket.

HELSE, MILJØ OG SIKKERHET

-Planlegg og gjennomfør med tanke på sikkerhet

Sikkerhet på arbeidsplassen stod i fokus da HMS-koordinatorene Olav Kvam (Hovedkontoret) og Svein R. Revhaug (Region Nord) var på arbeidsplassbesøk ved et rassikringstiltak like nord for Snåsa på Nordlandsbanen.

AV STIG HERJUAUNE

Trafikksikkerhetskort og T-sirkulære skal ikke bare være i orden. De skal være med ut på arbeidsplassen også. Denne gang var det i orden. De to HMS-koordinatorene fant ingenting å sette fingeren på.

- Det er hyggelig å komme til en arbeidsplass hvor helse, miljø og sikkerhet helt tydelig er vurdert både i planleggingsfasen og i gjennomføringen av arbeidet, understreker Olav Kvam.

Rassikring

Åstedet for befaringen var i Bergsåsen like nord for Snåsa stasjon. Dette er et kjent problemområde på Nordlandsbanen, når det gjelder både stein- og isras.

Produksjonsmedarbeiderne fra Steinkjer var i ferd med å montere netting over et lengre fjellparti langs linja. Denne type arbeid krever bruk av løftekraner, klatring, boreutstyr samt en del direkte manuelt arbeid. Med mannskaper i arbeid både i høyden og på bakkenivå er det helt påkrevet at det foreligger en plan for utførelsen av arbeidet. Hvis en slik plan ikke foreligger er faren stor for at det går ut over sikkerheten.

Samtaler

I tillegg til å sjekke at planer, papirer og sikkerhetsutstyr var i orden, brukte de to koordinatorene mye tid til å samtale med linjearbeiderne om løsninger og utfordringer i HMS-arbeidet.

-Det er viktig for karene ute at HMS-koordinatorene for det første viser seg i felten, og videre at de går i en dialog med de som føler problemene på kroppen. Jeg vil ønske dem velkommen tilbake når som helst. Skal vi ta HMS-problemene på alvor må vi ha en dialog mellom staber og det aktivt utførende ledd, sier Produksjonsleder Åge Sjømark på Steinkjer.

Fv: Fagarbeiderne Per Kristian Saksvoll, Bjørn Fellmann og Bjørn Bergli fester fjellsikringsnett.

Fv: Produksjonsleder Åge Sjømark, Økonomikonsulent Roar Hallås, HMS-koordinator HK Olav Kvam, HMS-koordinator Region Nord Svein Revhaug og gruppeleder Arnstein Langfjord følger med i fjellsikringsarbeidet.

BEGGE FOTO: STIG HERJUAUNE

NYBYGG I DRAMMEN

Region Sør på flyttefot

Region Sørs hovedsete flytter inn i nye lokaler i Drammen. 10. januar fikk regiondirektør John Ole Grinde overlevert nøklene av NSB BA Eiendom.

AV SINDRE ÅNONSEN

Utgangspunktet for nybygget var et brev fra Hovedkontoret i 1993 der regionen fikk beskjed om å lage Hovedplan for ny driftssentral. Løpet startet, og det ble etter hvert inngått leieavtale med byggherren NSB BA Eiendom. I februar i fjor ble de første spadetakene tatt, og et år senere er nybygget klart til å ta i mot i underkant av 100 ansatte.

-Det som er viktig er at vi nå får samlet alle funksjoner i ett bygg for å effektivisere administrasjon, trafikkavdeling og ingeniørstabenes virksomhet. I tillegg ønsker vi å utvikle "bedriftskulturen" i regionsetet, sier regiondirektør John Ole Grinde.

Han mener Drammen med sin nye driftssentral og samlede stab, sammen med Oslo og Trondheim, vil utvikle seg til å bli et kompetansesenter for jernbane i Norge.

MINDRE AVSTAND: Avdelingsingeniør Runa Jensen gleder seg til å omgås kollegaer hun knapt ser i dag.

Nøkternt og funksjonelt

Det er en spennende prosess å følge et prosjekt fra begynnelse til slutt. Men Grinde føler at bygget, slik det fremstår i dag, er i tråd med planene.

-Vi ønsket et nøkternt og funksjonelt bygg uten at det ble upersonlig og kaldt. Og det ser ut til at vi har oppnådd, sier han.

Æren for dette gir han Administrasjonskontoret og administrasjonssjef Marit Borge Johansen som har pleiet den løpende kontakten med entreprenøren og valgt ut interiøret. Alt er ikke på plass ennå, men det nærmer seg. Men selv kommer Johansen og de andre ved Administrasjonskontoret til å bli værende i den gamle bygningen. En situasjon de deler med Prosjektkontoret og Tegnekontor og Teknikk.

-Litt kjedelig når vi ser hvor flott det er blitt. Men på den andre siden unner vi de andre å flytte inn i nye lokaler, understreker hun.

Gleder seg

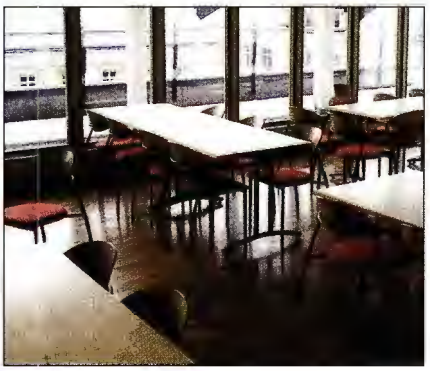
Runa Jensen er avdelingsingeniør på Plankontoret som skal over fra Torgeir Vraas plass til nybygget i februar. Hun synes det er positivt at hun kommer nærmere de andre kollegaene i Drammen.

-Vi har jo nesten vært en egen enhet her borte. Nå kan vi stikke innom folk i steden for å ringe, sier hun.

En annen ting hun vil få glede av er kantinen i øverste etasje. Et lyst og trivelig lokale som også kan brukes til foredrag. Nistepakke og kompetanseutvikling i samme slengen med andre ord.

ALLE FOTO: SINDRE ÅONSEN

ØNSKER VELKOMMEN: Regiondirektør John Ole Grinde og administrasjonssjef Marit Borge Johansen håper Drammen-personalet i Region Sør vil finne seg vel til rette i nybygget.



LYST OG TRIVELIG: Kantinen skal brukes både til bespisning og foredrag.

NATIONALTHEATRET

Utfordrende tunneljobb

- Dette har vært omtrent som å bytte rygghvirvel mens du er ute og går, sier byggeleder Knut Erik Gudem i Utbygging. Nå puster han ut og ser tilbake på de kompliserte og intensive jernbanetekniske arbeidene som var knyttet til Nye Nationaltheatret stasjon i Oslo.

FOTO: BJØRN FUHRE

De trange forholdene i tunnelen gjorde at det ikke var plass til standardmontasje av enkelte jernbanetekniske elementer, slik at nye løsninger måtte finnes.

OLAV NORDLI

Totalt omfattet de jernbanetekniske arbeidene ved Nationaltheatret bygging av ca. 2,5 kilometer med nytt spor, kontaktledning og signalanlegg. Det var også nødvendig med en omfattende ombygging og tilpassing av eksisterende anlegg i Oslotunnelen. Det ble gjennomført åtte større og mindere koblinger over en periode på seks måneder. Under den største koblingen ble det innstilt 110 tog.

Det trange tunneltverrsnittet gjorde det komplisert å innpasse ulike jernbanetekniske elementer - som f.eks. plassering av impedanser og skilt ved sporet. De trange forholdene innebar også praktiske utfordringer ved selve gjennomføringen av arbeidene. Før bygging av spor måtte det vurderes størrelse på maskiner og byggemåte.

En forutsetning var at arbeidene i minst mulig grad skulle virke inn på toggangen. Arbeid og befaringer måtte dermed utføres om natten i perioder med enkeltsporet drift og/eller togfrie perioder. Organisering og koordinering av tilgang til spor i drift var derfor en viktig suksessfaktor og en av de største oppgavene.

- Dette har vært det springende punktet hele veien i byggeprosessen, og Togdrift har vært en viktig premissleverandør og en god samarbeidspartner. Vår målsetting var hele tiden å utnytte de nattlige bruddene i Oslotunnelen best mulig, og i ettertid tror jeg at vi kanskje stablet litt for mange ulike arbeidsoppgaver inn samtidig, noe som blant annet innebar store utfordringer for sikkerhetspersonalet. Men alle de involverte har gjort en stor innsats og fortjener ros, sier Gudem.

- Tunneler er trange, mørke og møkkete. Når vi attpåtil snakker om Norges mest trafikkerte jernbanestrekning, kreves det mye mer planlegging og omtanke enn ute i friluft, sier Knut Erik Gudem.

Spor

Ombyggingen av eksisterende anlegg startet tidlig. Flytting av sporsløyfe (A) nærmere Skøyen og innlegging av sporveksler mellom spor 1 og 2 (C og D) ble utført i 1997 og 1998. Høsten 1998 ble det lagt inn en provisorisk sporveksel som gav tilgang til den nye tunnelen fra påkoblingen i vest (V). Denne sporvekselen var utstyrt med en motorisert sporsperre og ble stilt sentralt. Dette hadde stor betydning for raskt å få anleggskjøringen ut av trafikert spor.

Sporarbeidene i den nye delen av stasjonen startet i juni 1999 og ble utført av Rosenqvist Entreprenør AS. Sporvekslene ble plassbygd. Den dobbeltkrommede sporvekselen (F) øst for toghallen er bygget spesielt for linjeføringen på stedet. Denne er bygget på tresviller.

Av plasshensyn ble sporvekselen vest for toghallen (E) utstyrt med nedsenkbare drivmaskiner plassert nærmere sporet enn vanlig. Hver sporveksel har to drivmaskiner. Av samme grunn måtte spesielle driv- og kontrollstenger utvikles i et samarbeid mellom Jernbaneverket Utbygging og firmaet Mitrans i Drammen. Cloth er innlagt over nedre ballastlag for å dempe støy og vibrasjoner ved sporvekslene. I resten av den nye tunnelen er det lagt ut Rockwool-matter som støy og vibrasjonsdemping.

Kontaktledning

Kontaktledningsanlegget ble opprinnelig prosjektert over samme lest som i den gamle delen av Oslotunnelen. Nært opptil byggestart ble det besluttet å tilpasse hele Oslotunnelen til et nytt tunnelprofil (P407K).

- Dette innebar en omfattende omprosjektering, og grunnet tettere montering av utliggerne ble det også en betydelig utvidelse av arbeidsomfanget. Baneservice, som var entreprenør for arbeidene, tok imidlertid utfordringen på en god måte, sier Gudem.

I den nye delen av stasjonen er det montert KL-brytere i spor 3 og 4 både øst og vest for stasjonen. Dermed er det mulig å ha strømbrudd på ett av sporene samtidig som trafikken går på det andre. Tilsvarende er ikke mulig i den gamle delen av stasjonen.

Signal- og sikringsanlegget

- Nationaltheatret stasjon er en holdeplass som signalmessig ligger under signal/sikringsanlegget på Oslo S. Dette er et geografisk sikringsanlegg bygd opp av GS-satser, noe som var av avgjørende betydning for en smidig gjennomføring, forklarer Gudem, som legger til at trekking av signalkabler mellom Nationaltheatret og relérommet på Oslo S var en stor oppgave.

Etter at de to nye sporene ble koblet inn helgen 26-27. november 1999, ble signalanlegget på de to gamle sporene bygd om i løpet av de to påfølgende ukene. - Dette innebar en svært hektisk og arbeidsintensiv periode for oss. Sett i ettertid kunne det kanskje vært hensiktsmessig å brukt litt lengre tid på ombyggingen av de to gamle sporene, sier Gudem.

ATC-anlegget i Oslotunnelen ble også bygd om. Dette ble utkoblet i den mest arbeidsintensive perioden rundt årssskiftet. Etter en hektisk monterings- og kontrollperiode ble dette anlegget tatt i bruk i uke 5. Togradioanlegget er endret underveis og er nå bygd med antenner og fiberoptisk kabel, samt ny master på Oslo S.

Signalplasseringene er endret gjennom hele Oslotunnelen fra stasjonsgrensen mot Oslo S til tunnelmunningen mot Skøyen, noe som også medførte endringer i det innvendige sikringsanlegget på Skøyen stasjon.

Gisselalarm i Kristiansand

Staute karer med skuddsikre vester og maskinpistoler rykket inn på togledelsen i Kristiansand da politiet gjennomførte gisseløvelse på stasjonsområde torsdag 3. februar.

AV SINDRE ÅNONSEN

Scenariet var som følger: Under en pågripelse av to mistenkte på stasjonen i Kristiansand blir to politimenn skutt og drept. Siden barrikaderer drapsmennene seg i et tog hvor de tar NSB-personalet som gisler. Alarmen går hos Utrykningsenheten (UEH) i politiet og Beredskapstroppen fra Oslo. Veisperringer settes opp og arbeidet med å lokalisere gisseltakerne starter. De blir lokalisert og Øystein Uldal fra Jernbaneverket Region Sør kontaktes. Til daglig er han sikkerhetsrådgiver, men nå fungerer han som kjentmann for politiet. Spesialtroppene trenger klart over området og tips om hvor det er mulig å posisjonere seg i forhold til vognene der gisseltakerne befinner seg. Skarpskyttere finner posisjonene sine og forhandlere forsøker å megle frem en fredelig løsning på situasjonen. Nervepirrende timer følger, før politiet stormer vogna med flere biler og overmanner gisseltakerne. Denne gangen var det ikke alvor, men neste gang kan det være det.

Øystein Uldal forteller at flere øvelser er gjennomført de siste ukene, og at Jernbaneverket stiller område og spor til disposisjon. Banesjefens spiserom blir brukt som kommandosentral.

-Det er spennende å følge med på hvordan politiet jobber. Vi snakker om profesjonelle folk, sier han.

Og politiførstebetjent Olaf T. Tønnessen, som er kursleder ved Politihøgskolen, forteller at det er svært viktig å drille alle rutiner i forhold til denne type aksjoner.

-Det blir som med idrett. Jo mer du trener, jo bedre blir du, sier han.

Og Tønnessen understreker hvor viktig det er med kvalifiserte forhandlere i slike situasjoner. Politiet ønsker først og fremst en fredelig løsning.

KLARE TIL INNSATS: Politimenn i full mundur på togledelsen i Kristiansand.

UT VINDUET: Ingen nøling når gutta bli kommandert ut på taket for å posisjonere seg i forhold til gisseltakerne.

Ett år med Grønn Stat i Jernbaneverket

Det er nå et drøyt år siden Jernbaneverket ble med i det statlige prosjektet Grønn Stat der 10 etater skal prøve ut ulike tiltak for å redusere miljøbelastningene fra virksomhetenes kontordrift. Statens forurensningstilsyn (SFT) har koordineringsansvaret for Grønn Stat på vegne av Miljøverndepartementet og Arbeids- og administrasjonsdepartementet. Hvert kvartal rapporterer etatene status for sitt prosjekt til SFT.

AV LIVE HESTHAGEN

I løpet av året som gikk er det blitt utarbeidet en sentral handlingsplan for Grønn Stat i Jernbaneverket. Denne overordnede planen skal ligge til grunn for det lokale Grønn Stat-arbeidet som nå skal gjennomføres i Jernbaneverkets hovedenheter.

En viktig grunn til at ledelsen i Jernbaneverket valgte å delta i Grønn Stat er for å skape en positiv holdning blant ansatte og forståelse for at alle kan bidra for å redusere de negative miljø-påvirkningene fra den daglige driften av vår virksomhet. Det er derfor avgjørende at hele organisasjonen trekkes inn i arbeidet med Grønn Stat i Jernbaneverket. Et tiltak i den sammenheng er at alle enhetene skal utarbeide egne planer for det lokale arbeidet der aktivitetene identifiseres og prioriteres, samt at ansvaret for gjennomføringen konkretiseres. Utarbeidelsen av lokale handlingsplaner vil også være nødvendig for å kunne tilpasse og prioritere aktivitetene til enhetenes miljøutfordringer samt innarbeide disse i enhetenes virksomhetsplaner.

Arbeidet med Grønn Stat er også avhengig av deltakelse fra alle ansatte for å kunne belyse alle mulige påvirkninger fra vår virksomhet. Det er de ansatte som kjenner sine arbeidsoppgaver og daglige rutiner på jobb best og dermed også hvilke belastninger disse eventuelt kan ha på miljøet.

I forbindelse med prosjektet har SFT fått produsert egne Grønn Stat-krus hvor hver av de deltakende etatene har fått 50 eksemplarer. I Jernbaneverket har vi valgt å bruke disse krusene som en påskjønnelse til ansatte som har gode ideer og forslag til hvordan vi i enda sterkere grad kan bli miljøvinnere. Dermed har du sjansen til å få et slikt flott og eksklusivt krus. Vi deler rundhåndet ut krus hvis du kan komme med gode forslag til miljøtiltak som kan gjennomføres i virksomheten. Hvis du kjenner noen som fortjener en påskjønnelse for sin miljøinnsats i Jernbaneverket, vil vi veldig gjerne sende denne personen et slikt fint krus.

Grønn Stat i Jernbaneverket har endelig kommet på nett - både på vårt interne nett og på Jernbaneverkets Internett-sider! Her kan du lese om hva prosjektet innebærer for staten generelt og for Jernbaneverket spesielt. Sidene vil oppdateres jevnlig ettersom de ulike tiltakene gjennomføres i enhetene og resultatene framkommer.

BANEPARTNER OG BANESERVICE:

Inngår partnerskap

Sporombyggingstoget kommer også til å inngå som en del av det nye samarbeidet. Her fjernes spor på gamlelinja ved Gråskallen på Bergensbanen sist høst.

Forretningsenhetene BanePartner og Baneservice har nå inngått en avtale om å samarbeide. -Tjenestene våre utfyller hverandre og dette vil gjøre livet lettere for kundene våre, sier markedskoordinator Helge Wetterstad i BanePartner. -Ved dette samarbeidet kan vi nå tilby både prosjektering og gjennomføring av jernbanetekniske anlegg, utfyller markedssjef Terje Muggerud i Baneservice. -Dette bør gi oss et konkurransefortrinn, sier de to.

AV NJÅL SVINGHEIM

BanePartner tilbyr alle typer av prosjektering mens Baneservice bygger alle typer jernbanetekniske anlegg. -Det betyr at våre kunder nå kan legge mer vekt på å beskrive hvordan et anlegg skal bli når det er ferdig og mindre vekt på detaljbeskrivelser, sier Wetterstad og Muggerud. Våre enheter er begge spesialister på jernbane og vi ser at det vil komme flere store jobber innen vedlikehold og reinvestering i eksisterende anlegg i tiden som kommer. Vi kjenner ikke til at andre har inngått et tilsvarende arbeid for å kunne levere en totalentreprise innen jernbanesektoren, sier Terje Muggerud. -Konkurransen på jernbanesektoren ser bare ut til å øke og derfor må vi hele tiden arbeide for å gjøre oss mer konkurransedyktige, fortsetter han. Flere av de etablerte entreprenørselskapene kaster nå sine øyne på vedlikeholdsprosjekter innen jernbanesektoren og denne utviklingen må vi ligge i forkant av. Samarbeidsavtalen som nå er inngått betyr i praksis et meget tett samarbeid mellom de to forretningsenhetene ved innlevering av anbud. Det er likevel ikke slik at vi er forpliktet til å bruke hverandres tjenester, sier Wetterstad. Dersom en av oss skulle bli for dyr, kan vi selvsagt bruke andre selskaper fortsatt. -Men målsettingen er at vi skal få et så godt samarbeid at vi ikke kommer opp i slike problemstillinger, sier han. Nå starter de begge med markedsføringen av det nye samarbeidet som de mener bør være av stor interesse for regionene i Jernbaneverket. Begge enhetene vil selvsagt også fortsette å jobbe hver for seg som med prosjekter det ikke er naturlig å samarbeide om.

-Vi kommer til å arbeide tett sammen for kunne tilby totalentrepriser innen jernbaneanlegg, sier Helge Wetterstad i BanePartner og Terje Muggerud i Baneservice.

Baneservice

Omsetning i 1999: ca 455 millioner kroner
Ansatte: 360
Kjerneområder: Bygging av alle typer jernbanetekniske anlegg, spor, kontaktledning, signal, tele og svakstrømsanlegg. Utleie av bemannede og ubemannede skinnegående arbeidsmaskiner.

BanePartner.

Omsetning 1999: Ca 84 millioner kroner
Ansatte: 145
Kjernområder: Utarbeidelse av alle typer planer, arealplaner og utredninger etter plan- og bygningsloven. Planer eter Jernbaneverkets plansystem, anbudsmateriale innefor jernbanefagene, byggeteknikk, ingeniørgeologi og arkitekttjenester.

Tradisjonell sliping

Tekniker Sigurd Egeli fra Kristiansand sendte dette flotte bildet. Det viser Ole Jonny Kløvfjell (t.v.) og Oskar Svendsen fra Renskebukken i aksjon en kald vintermorgen på Marnadal stasjon. De "kvesser" renskespett med en gammel "esse" som sveives for hånd for åp gi luft til kullet.

-Det er en gammel metode som ikke er så vanlig lenger, forteller Egeli til Kjøreveien.

Redaksjonen takker for bidraget.

På vakt

Postbud i hundre

FOTO: SINDRE ÅNONSEN

NOK Å GJØRE: Jorunn Elisabeth Salvesen har travle dager i Region Sør, men trives med det.

Jorunn Elisabeth Salvesen(31) er raceren som aldri står i ro og sørger for at posten til og fra Region Sør distribueres i rekordfart.

AV SINDRE ÅNONSEN

Salvesen, som opprinnelig er fra Spikkestad, har jobbet på jernbanen siden 1988. Hun startet hos Expressgods, men siden 1989 har hun vært i Drammen og er i dag førstefullmektig med ansvar for posten. Det innebærer henting, levering og frankering av post. Og i en stor region er det ikke lite papir som utveksles i løpet av en uke. Salvesen er derfor tidt og ofte å se i korridorene på sin daglige runde. Alltid smilende.

-Jeg sitter litt i resepsjonen også, så egentlig synes jeg at jobben er både allsidig og spennende, sier hun og legger til at hun har trivelige kollegaer.

God trim

Salvesen innrømmer at jobben noen ganger kan være hektisk. Det er ikke få kilometer som tilbakelegges i løpet av en vanlig arbeidsdag.

-Mosjon trenger jeg i hvert fall ikke når jeg kommer hjem, sier hun.

Fremover blir det bedre, ettersom Plankontoret flytter fra Torgeir Vraas plass til nybygget i Drammen. Et bygg også Salvesen er begeistret for. Men selv blir hun værende i de gamle lokalene.

-Det er jo litt leit når man ser hvor fint det er blitt. Men jeg kommer jo likevel til å farte rundt i de nye korridorene, smiler hun.

På opera

Når ikke 31-åringen er på jobb, trives hun best i godstolen foran TV'n. Men av og til søker hun andre aktiviteter.

-Jeg er med i en gruppe som kaller seg "Kulturvennene". Vi arrangerer turer, blant annet inn til Oslo på konserter. Jeg har for eksempel vært på Operaen. Utrolig morsomt, forteller hun.

Så er hun i gang med posten igjen.

INNKALLING TIL ÅRSMØTE 2000

Jernbanemuseets Venner avholder årsmøte lørdag 18. mars 1999 i Jernbanesamfundet, Hamar kl 12.00.

Dagsorden:

1. Godkj. av innkalling og dagsorden
2. Valg av dirigent og referent
3. Behandling av årsberetning og regnskap, herunder spørsmålet om ansvarsfritakelse for styret. Revisors beretning leses opp på årsmøtet.
4. Budsjett og bevilgninger for 2000.
· Styret vil vurdere å be årsmøtet om fullmakt til å låne fra, evt. omdisponere deler av "Dovregubbefondet"til fordel for det pågående karettogprosjektet.
5. Fastsettelse av kontingent - styret foreslår uendret kontingent for år 2000.
6. Innkomne forslag.
Søknad fra Norsk Jernbaneklubb, vst Ski om midler til restaurering av CF 3556
7. Valg iht. vedtektenes §§ 4 og 5.

Styrets årsberetning og regnskap vil bli tilsendt ved henvendelse til Norsk Jernbanemuseum etter 1. mars 2000. Øvrige sakspapirer vil bli utdelt på årsmøtet. Etter møtet blir det servering av kaffe/te og smørbrød. Medlemmene ønskes hjertelig velkommen!

For styret, Kjartan Kvernsveen, leder

JERNBANENS SYKEKASSE

Styret for Jernbanens sykekasse vedtok i møte 9.desember 1999 å øke medlemspremien for medlemmer i Sykekassen fra kr 80,- per måned til kr 85,- per måned fra og med 1.januar 2000.

Styret

NJT Reiser

Pensjonat "Hallekindsbaden" i Strømstads vakre skjærgård.
Shopping og hotellturer fra Kristiansand til Newcastle
To nybygde hytter på ustaoset.
Sykkelferie på Bornholm,
Rundtur med Hurtigruten
Den franske Riviera
Badeferie i Cesme
Praha med tog
Fotosafari i Kenya
Wien med tog
Italia rundt
Rüdesheim
Praha med fly
NJT har rabattavtale med flere arrangører.
Ring eller skriv for nærmere opplysninger

BOKS 286, SENTRUM, 0103 OSLO
TLF: 23 151573 / FAX 23 15 26 55
KOTORTID MAN - TORS 10-13.

Trafikksikkerhets-konkurransen ruller videre

Det var en gledelig stor respons på konkurransen i spørsmål om trafikksikkerhet som hadde sin første runde i forrige nummer av Kjøreveien. Om lag 60 innsendte svar vitner om stort engasjement rundt om i Jernbaneverket.

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Trrafikksikkerhetsdirektør Ove Skovdahl trekker ut de første vinnerne i Kjøreveiens trafikksikkerhetskonkurranse. Th Audun Holtet som admninstrerer konkurransene.

De første vinnerne av konkurransen ble: Trafikkstyrer Ole Johan Thunes på Voss stasjon og Odd Raustøl, Bane Område Kristiansand.
Kjøreveien gratulerer, trafikksikkerhetskruset er avsendt. Til alle dere andre som også hadde riktig svar byr det seg nye muligheter i Kjøreveien framover.

Fasiten fra forrige konkurranse:

Oppgave1:

Hva er minimumskravet når det gjelder bruk av verneutstyr ved ferdsel langs trafikkert jernbanespor?
Svar:
· Vernesko
· JBVs tofargede vernetøy eller godkjent vernevest (1B-HMS, kap. 8.1.2., pkt. 3)

Oppgave 2:

Hvilken gyldighetstid har et T-sirkulære?
Svar:
· Fra mandag kl. 00.00 til søndag kl. 24.00

Oppgave 3:

Hvilke fire forhold bekjentgjøres ved T-sirkulære?
Svar:
· Midlertidig hastighetsnedsettelse
· Spordisponering
· Strømbrudd
- Kortvarig dispensasjon fra trafikksikkerhetsreglementet.

Her er så de nye oppgavene, de er utarbeidet av Trafikkstyrer Odd Bakken, Lassemoen stasjon

Oppgave 1:

Hvor mange vogner/aksler kan bremsesko nyttes for?

Svar:

Oppgave2:

Hvordan lyder signalet "Beredt" gitt med lokomotivfløyten og hva betyr det?

Svar:

Oppgave 3:

Hvilke tre driftsformer har Jernbaneverket for framføring av tog?

Svar:

Svarene sendes til Audun Holtet, Hovedkontoret, Stortorvet 7, Oslo. Fristen er 15 mars, fristen forrige gang var nok i knappeste laget så heretter blir den noe lengre, det betyr at vinneren først kan bekjentgjøres i Kjøreveiens aprilnummer. 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

JM i Bordtennis i Sarpsborg

JIL Sarpsborg har den gleden av å invitere til det 40' nde JM i bordtennis i Sarpsborghallen lørdag 11. mars og søndag 12. mars.

Det arrangeres en turnering og vi kårer jernbanemester i klassene :
Single :
16 - 39 år
40 - 49 år
50 - 59 år
60 - oppover
påmeldingsavgift kr. 100,-
Double :
I double er det to klasser. Over og under 40 år. I klassen under 40 år er holder det at en av deltagerene holder seg innenfor alderen.
Påmeldingsavgiften i double er kr. 130,-

I lagkonkurransen som avvikles på søndag er det tre spillere uansett alder som konkurrerer.
Påmeldingsavgiften pr. lag er kr. 210,-
Vi har vært så heldige å få en gunstig avtale med Rica Saga Hotel.
Prisen er: Enkeltrom Kr. 530,- pr. rom pr. døgn
Kombirom Kr. 695,- pr. rom pr. døgn
Bankettmeny:
Koldtbord til kr. 265,- pr. pers
Eget program for stevneavviklingen utsendes etter trekningen.
Påmeldingsavgift og antall personer til bankett og overnatting sendes :
NSB BIL Sarpsborg v/ Kristiansen
Kontonr. 0530 5729967

Gard Gressum, Stevneansvarlig

JERNBANEMUSEETS VENNERS PRIS OG STIPEND

Jernbanemuseets Venner har opprettet en pris og en stipendordning for å inspirere til arbeid for å ta vare på norsk jernbanehistorie. Prisen og stipendet deles ut på Norsk Jernbanemuseums åpningsdag hvert år.

GENERELT

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

PRISEN

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

STIPENDET

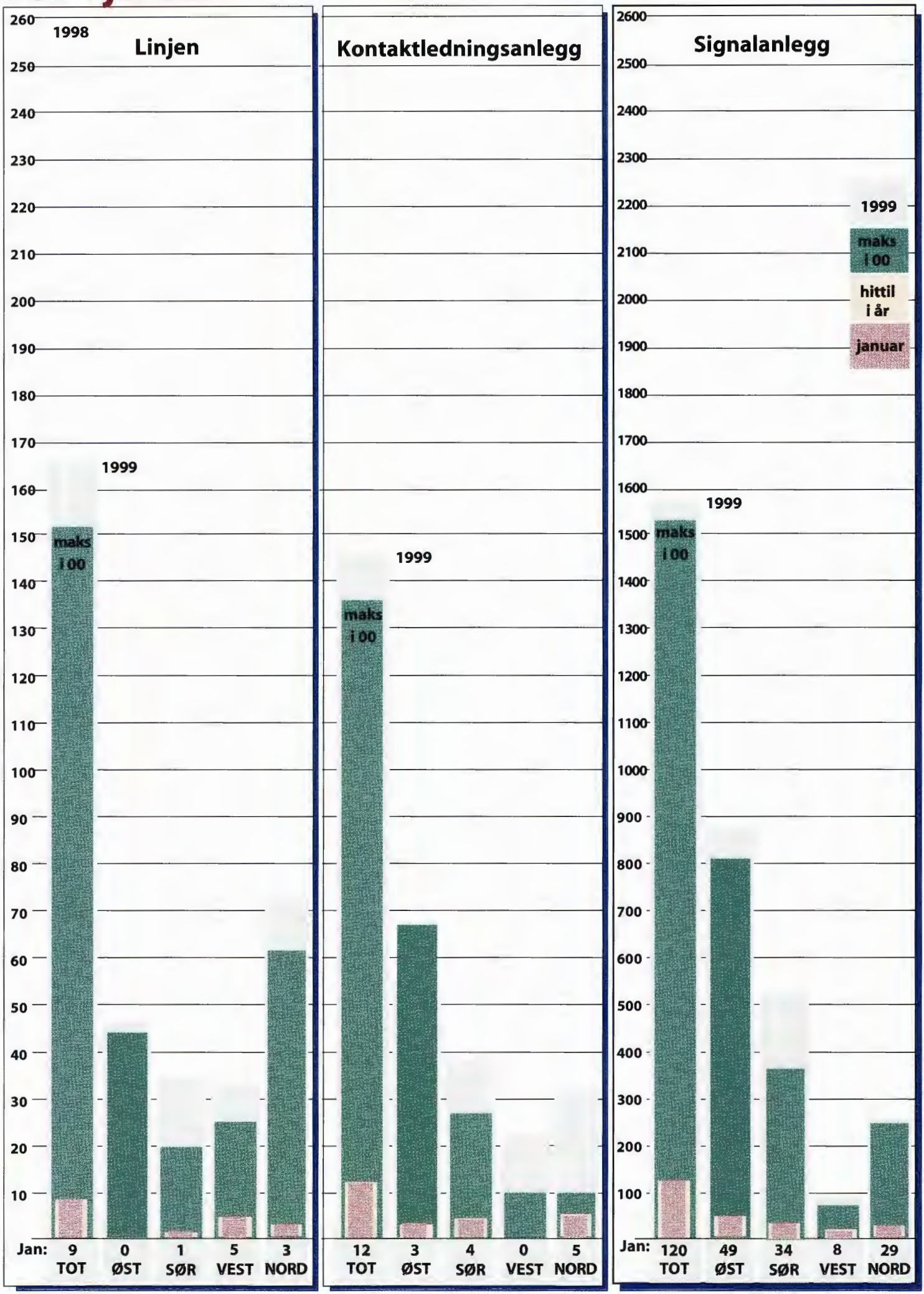
Stipendet skal være støtte til reise, opphold, tapt arbeidsfortjeneste mm. ved formidling, forskning, dokumentasjon og kompetanseheving innen norsk jernbanehistorie.
Stipendet tildeles pågående eller planlagte arbeider.
Stipendet kan tildeles enkeltpersoner eller grupper.
Søknaden skal inneholde en beskrivelse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

Forslag til kandidater til prisen og søknader om stipend sendes til:
Norsk Jernbanemuseum,
Postboks 491,
2301 HAMAR,
evt med jernbanepost til Norsk Jernbanemuseum, HAMAR.
Merk konvolutten med "pris/stipend".

Frist: Forslaget/søknaden må være Norsk Jernbanemuseum i hende innen 31. mars 2000.

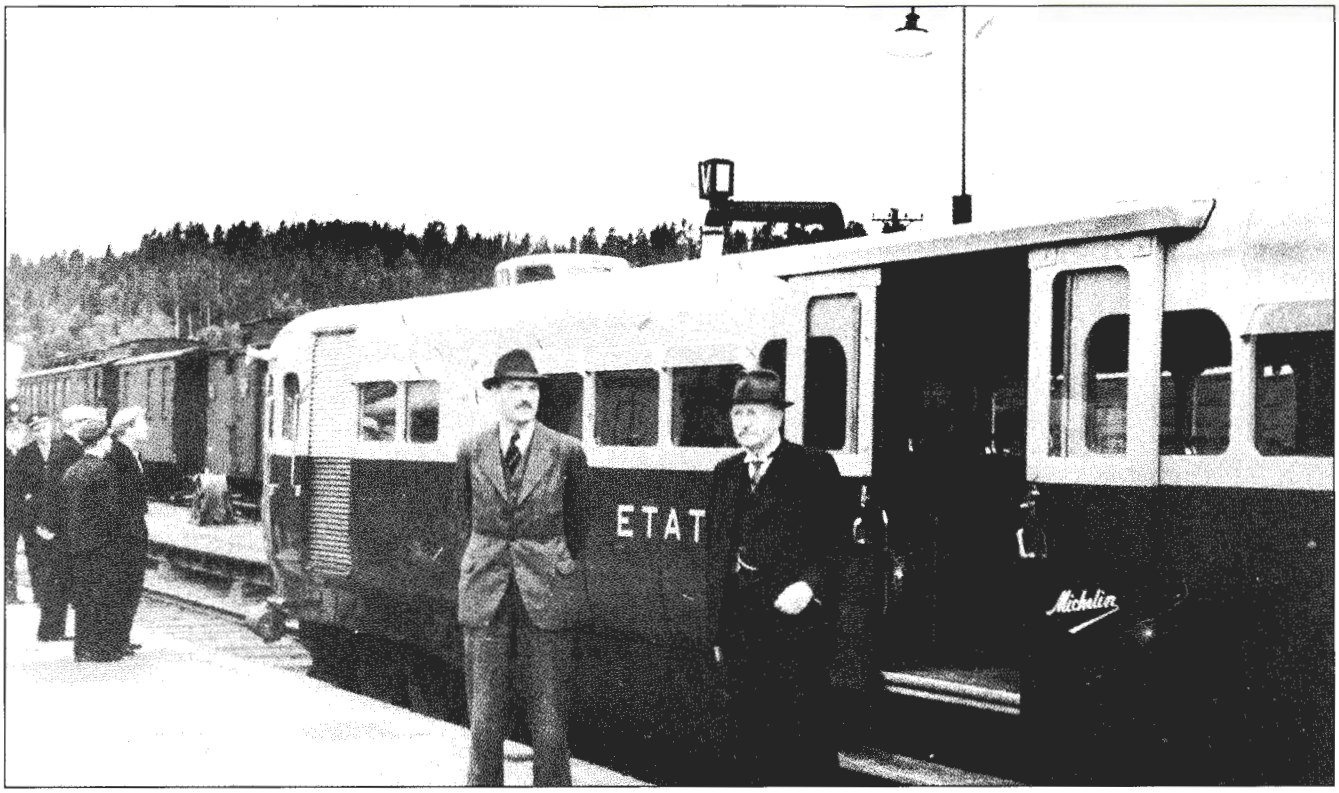
Styret

Feil i januar



KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
nr 2 februar 2000



Michelin-vognen under et stasjonsopphold. Ukjent fotograf.

På fremmede spor

I disse tider hvor vi har og etter hvert får flere og flere operatører på norske spor, kan det være interessant med et tilbakeblikk. Er dette noe helt nytt? Neida, - den første fremmede operatør på norske spor fikk vi i 1879. NSB begynte å kjøre på fremmede spor allerede i 1865!

AV THOR BJERKE,
NORSK JERNBANEMUSEUM

I november 1865 var Kongsvingerbanen - eller Grensebanen som den også ble kalt - ferdigbygd til grensen. På den andre siden var svenskene ferdige med strekningen videre frem til Charlottenberg og de holdt på å bygge videre østover til Arvika, dit de kom høsten 1867. Forsyninger til anlegget ble dels tatt inn fra norsk side, da sporet ennå ikke hadde noen forbindelse med det øvrige svenske jernbanenettet. Det var jo synd ikke å bruke denne nye banen, og resultatet ble at NSB tok på seg driften. Først til Charlottenberg, men da trafikken på Arvika begynte i 1867 kjørte NSB i nærmere fire år tog mellom Kristiania og Arvika, 40 km inn på svensk side. 16. juni 1871 var imidlertid banen ferdig videre østover og dermed tok SJ over.

Det samme gjentok seg på Meråkerbanen. Der var banen fra norsk side klar frem til Enafors i 1880, som ble endestasjonen for NSBs tog. Etter hvert som den svenske banen ble klar videre østover ble trafikken forlenget etappevis, først til Duved og så til Nälden. Denne endestasjonen, 137 km inne i Sverige, lå bare 32 kilometer fra Östersund. Da kong Oscar II kunne åpne mellomriksbanen mellom Trondheim og Östersund 22. juli 1882 opphørte også NSBs trafikk i Sverige.

På dette tidspunkt hadde vi allerede en fremmed operatør i Norge. Det var Dalsland Järnveg (DJ). Denne svenske privatbanen var litt spesiell. Banestrekningen var de 66 kilometrene fra riksgrensen ved Kornsjø til Sunnanå, beliggende like ved Mellerud. De fleste aksjeeierne var imidlertid nordmenn, og både styremøter og generalforsamling fant frem til 1905 vanligvis sted i Halden, hvor også hovedkontoret var frem til 1896. På Mellerud hadde DJ forbindelse videre sørover med Bergslagernas Järnväg, også en privatbane. Mellom Oslo og Göteborg var foruten NSB således to svenske privatbaner involvert.

Nordmennene fant det nok upraktisk å kjøre sine tog helt frem til Kornsjø, denne lille stasjonen på grensen. Derfor ble det inngått en avtale med DJ om at de skulle trafikkere hele strekningen fra Halden til Mellerud (Sunnanå). NSB stilte noen lokomotiver og vogner til rådighet for DJ og sørget også for stasjonspersonale på norsk side. Dette personalet var imidlertid underlagt DJs ledelse. Hele strekningen ble drevet under navnet Fredrikshald - Sunnanåbanen frem til 1896, da NSB selv tok over driften.

Den neste operatøren på norsk spor var ikke Malmtrafikk AS, men A/S Lynturene. Selskapet var dannet av reisebyrået Berg-Hansen & Co. A/S og Winge Reisebureau. For å få til en lyntogforbindelse over Bergensbanen i sommermånedene leide de skinnebuss på gummihjul fra franske Michelin. A/S Lynturene kjøpte så billetter fra Statsbanene som på sin side stilte skinnegang og lokalkjent fører til disposisjon, og som dessuten betalte utgifter til olje og drivstoff. Denne vognen gikk så i trafikk til Bergen tre ganger hver uke sommeren 1939. Kjøringen skulle fortsette sommeren 1940, men da kom krigen og det ble dermed ikke noe mer av dette senere.