KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

Nr 5 - 2000

Vakkert våreventyr på Flåmsbana

Side 14

Føre var på Dovrebanen

I slutten av april var Dovrebanen stengt på grunn av rasfare. Det viste seg å være klokt, for rasene kom...

Side 3

Dokumentasjon følges opp

Prosjektleder Tania Guettler og Region Sør har laget sikkerhets-dokumentasjon for Sørlandsbanen. Nå skal dokumentet følges opp som grunnlag for drift og vedlikehold av banen.

Side 4

Jernbaneverket

Hektisk på hovedstrekningene

Denne sesongen blir meget travel på krengetogstrekningene. Særlig på Dovre- og Bergensbanen blir det høyt tempo i arbeidet. Som vanlig de siste årene, handler det mye om nye kulverter og bruer - som her ved Ottestad midt i mai.

Side 10

Signaler

Viktige avklaringer

Hvordan blir det med Gardermobanen? Skal Jernbaneverket overta eller ikke? Og hva med den såkalte Oslopakke 2? Blir det noe av den forserte kollektivutbyggingen i Oslo-området som bl.a. er viktig for nye dobbeltspor mellom Skøyen og Asker og Oslo og Ski?

Dette er spørsmål som har hengt i luften lenge nå. I løpet av de siste ukene har begge spørsmålene i alle fall kommet et skritt videre ved at Samferdselsdepartemtentet har avklart sin holdning gjennom ulike stortingsdokumenter. Først kom stortingsproposisjonen om Gardermobanen hvor det foreslås at hele banen, inkludert Romerikspor-ter og alle stasjonene (unntatt flytogterminalen på Oslo S) overføres Jernbaneverket. Det ville være en overdrivelse å si at forslaget kom som noen bombe på oss, men det var en viktig avklaring. En rekke praktiske spørsmål vedrørende denne overtakelsen var riktignok ikke besvart i proposisjonen. Disse er vi nå i gang med å finne svar på. Innen utgangen av året bør alt være klart, slik at Gardermobanen fra 1. januar 2001 innlemmes som en ordinær del av det statlige jernbanenettet.

Oslopakke 2 var det også viktig å komme videre med. Regjeringens forslag fra 19. mai var et viktig og nødvendig første skritt på veien. Det er riktignok mange spørsmål som vil måtte finne sin avklaring både i behandlingen av Nasjonal transportplan til høsten og i de årlige budsjettene framover. Det som likevel er viktig med forslaget som nå ligger på bordet, er at regjeringen i konkret handling viser at de er innstilt på å bruke store ressurser på en forsert kollektivutbygging i Oslo/Akershus og at de også legger til rette for at bompengesatsene i bomringen rundt Oslo heves. Det vil overraske meg mye om ikke Stortinget vil slutte seg til den første ordentlige kollektivpakken, da det var Stortinget som i sin tid initierte dette. Prinsippene i Oslopakke 2 er nemlig enkle og greie: En effektiv kollektivsatsing krever samordnede tiltak fra Stat, fylkeskommune og kommune samt operatører. Nødvendige utbygginger av nye jernbanespor, T-banering, modernisering av tog/buss/T-bane-materiell etc. koster for mye til at alt kan tas på ordinært vis over de statlige og kommunale budsjetter i løpet av et overskuelig antall år. Derfor må trafikantene bidra gjennom et ekstra påslag på 2 kroner i bomringen rundt Oslo og 75 øre på kollektivtakstene i Oslo og Akershus. Når Staten nå tar ansvar for jernbaneutbyggingen (infrastrukturen), vil dette sammen med kommunale og fylkeskommunale bidrag kunne gi et løft for kollektivtrafikken i og rundt hovedstaden.

De to ovennevnte sakene henger også på sett og vis sammen. Med Gardermobanen har vi nå fått et nytt dobbeltspor mellom Oslo og Eidsvoll som løser kapasitetsproblemene nordover fra Oslo. Det samme trenger vi vestover mot Asker og sørover mot Ski. Når vi i tillegg har fått nye Nationaltheatret stasjon på plass, har vi også fått nødvendig kapasitet gjennom Oslo-tunnellen. Alt ligger derfor til rette for utbygging av nye dobbeltspor og Oslopakke 2.

Men både overtakelsen av Gardermobanen og gjennomføringen av Oslopakke 2 avhenger selvsagt av Stortingets samtykke. Ut fra et rent jernbanefaglig synspunkt og av hensyn til sikkerhet, miljø og framkommelighet i trafikken i Østlandsområdet, håper vi at Stortinget slutter seg til Regjeringens forslag.

Steinar Killi

Føre var på Do

-Jeg har ikke tidligere opplevd at Dovrebanen er blitt stengt pga. av fare for ras. Siden jeg begynte som banereparatør i 1976 har banen vært åpen, sier faglig leder Bård Vagnild. – Det var et fornuftig valg, for raset kom. Dermed avverget vi en situasjon som kunne ført til avsporing eller en annen farlig situasjon, sier den erfarne jernbanemannen til Kjøreveien.

AV TINE KOMISSAR

Dovrebanen på strekningen Støren - Garli ble stengt langfredag 21.april og ble ikke åpnet for trafikk igjen før mandag 2. påskedag kl. 13.00. Passasjerene ble fraktet med buss fra Trondheim til Berkåk i perioden. Det er ikke ofte Jernbaneverket stenger strekninger pga. av fare for uhell.

Åpent uansett

-Vår policy er å holde banen åpen. Min oppfatning er at det likevel er fornuftig at vi nå tenker annerledes i enkelte situasjoner. Dermed kan vi komme alvorlige uhell i forkjøpet. I denne situasjonen var vi avhengig av god lokalkunnskap gjennom hyppige visitasjoner langs strekningen.

Stor rasfare

Banemannskapene var klar over at rasfaren er stor på denne tiden av året. Vi hadde en kritisk periode med stor snøsmelting og det har ikke vært tele i bakken i år. I tillegg har det vært store snømengder. Derfor har Region Nord hatt en sterkere beredskap og flere visitasjoner nå enn normalt.

-Under visitasjonene ble det påpekt små ras og utglidninger på 7 punkter. Med hjelp av geoteknisk ekspertise, bestemte beredskapsvakten seg for å anbefale stengning, forteller banesjef på Dovrebanen Knut Haugen. Han dro selv til stedet på 1.påskedag og deltok på befaring.

RASFARE

ebanen

Mye vann og snø

Det var så mye vann og snøsmelting at representanter for Dovrebanen langfredag konkluderte med at sporet måtte stenges. Ny befaring ble bestemt 23. april, også da med geotekniker. Raset ble oppdaget på denne visitasjonen. For øvrig ble det gjennomført visitasjoner flere ganger i døgnet.

Etter at strekningen ble åpnet igjen mandag 2. påskedag kl. 13.00, ble det satt ut vakthold langs sporet . Hastigheten forbi de to mest rasutsatte stedene, Bjørset – Fossum og Bordal - Snøan var på 20 km i timen, for øvrig 40 km i timen.

Lokalkunnskap viktig

Bane Produksjon Nord sto på døgnet rundt for å ivareta sikkerheten på strekningen, og stilte umiddelbart opp da behovet var til stede.

-Mannskapene fra BaneProduksjon på Støren og Berkåk kjenner strekningen og hver stikkrenne godt. Lokalkunnskapen som visitørene innehar er verdifull kompetanse som viste seg å komme svært godt til nytte i denne situasjonen, sier Bård Vagnild, som synes det er leit hvis denne type lokalkunnskap blir borte med den eldre generasjon.

Midlertidig

Selv var Bård Vagnild blant vaktene som passet linja da de første togene begynte å kjøre 2. påskedag. Da hadde mannskapene ledet vannet bort og renset sporet. Fyllingene ble utbedret ved at det ble tømt på pukk ved utglidningene, og det ble satt ut stikker til senere visitasjon.

-Denne løsningen er selvsagt midlertidig. På sikt må en permanent utbedring av de rasfarlige punktene prioriteres, mener Vagnild.

Etter at Dovrebanen ble stengt mellom Garli og Støren på grunn av rasfare langfredag, unngikk man en farlig situasjon da raset hadde gått, her fra kilometer 482, 560 ved Bjørsete. Gruppeleder i bane Produksjon Nord, Jan Enlid, inspiserer raset søndag 23.4.

Banesjef Knut Haugen (t.h.), faglig leder Bård Vagnild og Stein Moen fra BaneProduksjon Nord ved rasstedet nedenfor sporet.

BEGGE FOTO: ERIK ØSTMO

Det er trygt å reise med krengetog på Sørlandsbanen.

Sikkerhetsdokumentasjon skal følges opp

15. april leverte Region Sør sikkerhetsdokumentasjonen av Sørlandsbanen til Jernbanetilsynet. Jernbaneverket konkluderer med at sikkerheten på strekningen er innenfor de gjeldene akseptkriterier. Men trafikksikkerhetsdirektør Ove Skovdahl understreker likevel at sikkerhetsdokumentasjonen skal få praktiske konsekvenser.

AV SINDRE ÅNONSEN

Sikkerhetsdokumentasjonen av Sørlandsbanen består av en risikoanalyse og en sikkerhetsoppfølgingsplan, og er den første i sitt slag i Jernbaneverket. Bakgrunnen var krav fra Jernbanetilsynet om ny godkjenning av kjøreveien. I første omgang gjelder dette strekninger som trafikkeres eller skal trafikkeres av krengetogsmateriell. Etter et intensivt arbeid som ble påbegynt senhøsten 1999 foreligger nå altså resultatet fra Region Sør. Men hva forteller egentlig sikkerhetsdokumentasjonen oss?

-Risikoanalysen forteller oss hva som kan gå galt og hvor galt det kan gå, mens Sikkerhetsoppfølgingsplanen (SOP'en) beskriver hvordan risikoforhold i infrastrukturen blir ivaretatt gjennom drift og vedlikehold, sier Skovdahl som forsikrer om at prosjektet ikke er en ren papirøvelse. Sikkerhetsoppfølgingsplanen skal også være et "levende" dokument som jevnlig blir ajourført.

-Vi kan godt si at vi er inne i en prøveperiode, men SOP'en vil være et godt grunnlag for prioritering av drift- og vedlikeholdsaktiviteter, kontrakter mellom banesjef og produksjon, overtakelse av nyanlegg, og ved virksomhetsplanlegging, slår Skovdahl fast.

Sikkerhetskravene som skal oppfylles dreier seg i stor grad om drift og vedlikehold og finnes beskrevet i JD 500 serien.

Fornøyd med arbeidet

Analyser tilsvarende det som er gjennomført på Sørlandsbanen, er under utarbeidelse for Dovrebanen og Bergensbanen. Disse resultatene skal fremlegges i begynnelsen av juni og begge prosjektene er ifølge Skovdahl i rute. Hvordan er så arbeidet med sikkerhetsdokumentasjonen organisert?

-Dette er regionenes dokumenter. Derfor er regiondirektør prosjektansvarlig, men banesjefene er selvfølgelig sterkt involvert. Prosjektene vil også knytte til seg spesialister på sikkerhet.

-Hvilket inntrykk har du av det arbeidet Region Sør har fremlagt?

-Det virker som et solid og godt forankret dokument . Region Sør blir på en måte pionerer, og jeg er spent på reaksjonene etter at SOP'en har vært i bruk en stund.

Tilfreds er også prosjektleder Tanja Guettler som mener arbeidet er et godt førsteutkast. Utfordringer har det likevel vært underveis.

-Det vanskeligste har kanskje vært å finne form og innhold, sier hun.

Marginal risiko

Enkelte medier har trukket frem at sikkerheten ved planovergangen er noe redusert som en følge av flere togpasseringer – noe Jernbaneverket heller ikke legger skjul på. Faktum er likevel at økningen i risiko er marginal. Dessuten vil situasjonen avhjelpes ved at planovergangene på Sørlandsbanen legges ned fortløpende. Ved utløpet av 2001 vil trolig 265 av 400 planovergangen være borte.

Sikkerhetsanalysen sier også noe om muligheten for avsporinger. Men på grunn av bra sporkvalitet vurderes risikoen for avsporinger (grunnet sporfeil) å være 20 prosent mindre enn for landsgjennomsnittet.

Om tunnelene på strekningen heter det at risikoen er akseptabel, men Tanja Guettler opplyser at Jernbaneverket arbeider med beredskapsplaner også på dette området.

BEGGE FOTO: SINDRE AANONSEN

Tania Guettler har vært prosjektleder for Jernbaneverkets første sikkerhetsdokumentasjon av en banestrekning.

LILLESTRØMULYKKEN

Undersøkelsene pågår fortsatt

FOTO: HANS O. TORGERSEN / SCANPIX

Her har oppryddingsarbeidene kommet i gang på Lillestrøm.

Etterforskningen etter godstog-sammenstøtet på Lillestrøm stasjon 5.april pågår fortsatt for fullt. Arbeidet ledes av politiet, og fagfolk med forskjellig bakgrunn er delt opp i tre undersøkelses-grupper. Jon Gunnar Maridal i Jernbaneverkets uhellskommisjon sier det så langt i arbeidet ikke er funnet noen konkrete enkeltfeil som kan forklare ulykken. Den framstår derfor som et mysterium. Innsamlingen av alle data er likevel ikke fullført ennå og det skal også foretas prøvekjøringer med et eksakt likt sammensatt tog.

AV NJÅL SVINGHEIM

Selv om det ikke synes som om Lillestrøm-ulykken har noen åpenbar årsak betyr ikke det at man har gitt opp å finne noen entydig konklusjon på hva som førte til at godstog 5781 kjørte inn i godstog 5713 den 5.april med brann i to gassvogner og masse-evakuering som resultat . Et omfattende etterforskningsarbeid ble satt i gang under ledelse av politiet etter ulykken.

-Arbeidet er organisert i tre grupper, forteller Jon Gunnar Maridal. I gruppene deltar folk fra politiet, Den regjerings-oppnevnte ulykkeskommisjonen, NSBs ulykkesgruppe og Jernbaneverkets uhells-kommisjon. Det er altså ikke flere kommi-sjoner som arbeider "oppi hverandre," men grupper som er satt sammen på tvers av kommisjonene. Maridal mener politiet har organisert dette på en effektiv måte.

Mandag 10.april slapp vi til for å starte undersøkelsene, forteller Maridal. En ar-beidsgruppe tok for seg lok og vogner, en gruppe tok for seg bane- og signalanlegg og en gruppe brann- og eksplosjonsvern. Etter hvert som vi fikk jobbet oss framover med de forskjellige elementene vi skulle undersøke, ble de så frigitt av politiet for at reparasjoner og opprydding med tanke på å få i gang igjen trafikken kunne starte. Samme dag kunne tog 5713 med 19 av 22 vogner fortsette til bestemmelsesstedet. Også bakre del av tog 5781 ble trukket vekk fra Lillestrøm denne dagen, vognene derfra ble trukket tilbake til Alnabru for mer detaljerte undersøkelser.

Lokomotivets registrerende hastighet-småler viser at tog 5781 holdt i underkant av 60 kilometer i timen da det kjørte inn i det stillestående tog 5713 bakfra. Den viser også at toget har hatt bremser i fallet mot Lillestrøm, men altså ikke bremsekraft nok til å stanse toget.

-Undersøkelsene har så langt ikke kun-net påvise noen åpenbare feil som kunne ført til ulykken, sier Maridal. Det er derfor veldig viktig å få samlet inn og systemati-sert all mulig informasjon for å se om f.eks en sammenfallende serie av små ting kan medføre en slik ulykke. Nå i slutten av mai foretas det prøvekjøringer med tog som er satt sammen eksakt likt med ulykkestoget og det pågår detaljundersøkelser av lok 16.2215 og vognene. Denne ulykken er fortsatt et mysterium for oss, men jeg håper vi i slutten mai skal kunne oppsummere og finne ut av om det er mulig å se for seg noen konkret årsak, sier Jon Gunnar Mari-dal, som ikke kan huske noen liknende jernbaneulykke her i landet.

Lufta er for alle

15 maskiner av forskjellige typer gjennomgår nå tester og forsøk med mål om å få ned utslippene fra dieselmotorer. Jernbaneverket har om lag 160 skinnegående maskiner med dieselmotor. Både av hensyn til ytre miljø og arbeidsmiljø er det ønskelig å redusere utslippene av avgasser fra disse maskinene. Særlig er det ved arbeid i tunneler og trange fjellskjæringer at motorenes eksosutslipp utgjør et arbeidsmiljøproblem. Prosjektet for å få redusert utslippene ble startet opp for vel et år siden og er nå inne i en fase med nye forsøk.

BEGGE FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Nye forsøk i gang for gruppa som arbeider med rensing av dieselmotoravgasser. Bak fra venstre: Gunnar Bjørndal, Øyvind Ånerud, foran: Bjørn Rukke, Knut Fredrik Sørhusbakken foran en Robel av type 5417.

AV NJÅL SVINGHEIM

I tillegg til en omfattende "flåte" av Robel lastetraktorer har Jernbaneverket også en rekke andre skinnegående maskiner. Det gjelder revisjonsvogner, tunnelrenskebukker, store maskiner som sporombyggingstog, svillepakkemaskiner og ballastfordelere. Felles for dem alle er at de drives av dieselmotorer. Det er også et felles problem for dem som skal jobbe ved slike maskiner fordi eksosen medfører et lite trivelig arbeidsmiljø, spesielt i tunneler og trange fjellskjæringer. For å forsøke å bedre både arbeidsmiljøet og det ytre miljøet arbeides det med å redusere de skadelige utslippene fra maskinene. –Dette er rent nybrottsarbeid, forteller avdingeniør Øyvind Ånerud i maskinsentralen i Baneservice. –Ingen kan fortelle oss hvordan vi skal gå fram, her må vi finne ut av hvilke muligheter som finnes selv, sier han. Det har blitt forsket mye på rensing av dieselmotorer de senere årene, men problemet med de motorene som brukes på skinnegående maskiner er at de som oftest har en langt lavere arbeidstemperatur enn de motorene som brukes i for eksempel lastebiler og busser. –Når motortemperaturen er for lav blir også effekten av katalysatorer utviklet for slike kjøretøyer dramatisk redusert eller helt borte, forteller Ånerud. Derfor er vi nødt til å finne fram til andre rensemetoder eller forsøke å øke driftstemperaturen på våre motorer. Ånerud forteller at arbeidet med å redusere utslippene ikke er satt i gang etter pålegg fra noen, men ut fra et ønske om gjøre noe med et arbeidsmiljøproblem. Bare de aller nyeste av Jernbaneverkets maskiner tilfredsstiller nye rensekrav.

Bare de aller nyeste lastetraktorene med den såkalte Euro-2 motoren er noe bedre når det gjelder avgasser enn sine eldre "kolleger."

Omfattende målinger

Ved hjelp av eksperter på dieselmotorer og rensing foretas det nå omfattende undersøkelser på 15 forskjellige skinnegående maskiner. Nyutviklede amerikanske instrumenter for gjennomgående dokumentasjon av motorenes tilstand, slitasje, dyser, pumper og kompresjon er montert for finne ut hvilke rensetiltak som kan gi en god effekt. -Resultatene vi har fått til nå viser at utslippene fra maskinene er av en slik karakter at noe bør gjøres, sier Ånerud.

–Dette var ikke noen stor overraskelse for oss, legger han til.

-Når utslippene er tallfestet og dokumentert skal vi gå i gang med vurderinger av ulike tekniske løsninger. Eksempelvis har vi montert både katalysator og eksostemperaturregulering på en tunnelrenskebukk, noe som ser ut til å ha god effekt. Det kommer også til å bli gjort nye forsøk med motortemperaturen på våre maskiner, sier Ånerud.

På de eldste Robeltrallene av typen 5417 kan det også være aktuelt å skifte motorene. Dette er en type lastetraktor som kommer til å være i drift i mange år ennå.

Arbeidsgruppen som jobber med å redusere utslippene venter nå spent på nye målinger av de femten forsøks maskinene. Det gjør nok også de som bruker disse maskinene til daglig.

BEGGE FOTO: SINDRE AANONSEN

Tøft arbeid: Ole Hegstøl (oransje hjelm) og Svein Bjørkås fra Bane Produksjon Sør i Kristiansand utfordrer fjellet på Sørlandsbanen.

Gutta i sporet fornøyde

Katalysatoren på Tuf 100- maskinen har ført til merkbare forbedringer i arbeidsmiljøet blant gutta på fjellrensklaget i Kristiansand.

Fornøyde: Jonn Ivar Håverstad i Baneservice og Olaf Svensson i BaneProduksjon er så langt meget tilfreds med katalysatoren på "Tuffen".

AV SINDRE ÅNONSEN

"Tuffen" turer og går mens fagfolkene står på liften og rensker en skjæring ved Vennesla på Sørlandsbanen. Vanligvis ville avgassene gjøre det riktig utrivelig å oppholde seg i nærheten av eksosutslippet fra den kraftige maskinen, men en katalysator har gjort arbeidsforholdene langt mer levelige.

-Tidligere ville tårene trillet og du måtte bare hastet forbi, sier formann på fjellrensklaget, Olaf Svensson, i Bane Produksjon Kristiansand.

Optimister

Katalysatoren ble montert i påsken og har bare vært i drift litt over uke da Kjøreveien besøker arbeidslaget. Foreløpig har ikke gutta fått testet hvordan teknologien virker i tunneller, men Jonn Ivar Håverstad fra Baneservice er optimistisk.

-Vi hadde en prøvestart i verkstedet etter montering, og da var det ingen som merket noe problemer med eksos.

Og det er særlig i lukkede omgivelser katalysatoren skal gjøre underverker.

-Hvis det er dårlig trekk i tunnelene må vi gå ut etter bare noen få minutter på grunn av store mengder eksos. Men problemet oppstår også når vi jobber i skjæringer, sier han.

Målinger har vist at mengden eksos i mange tilfeller overskrider de verdier det er tilrådelig å operere med.

-Men hvis den positive tendensen vi ser her holder seg i tiden fremover skal vi være fornøyde, sier Håverstad.

Mye arbeid

I tiden fremover vil Bane Produksjon Sør ha rikelig anledning til å teste effekten av den kjærkomne katalysatoren. "Tuffen" skal nedover i Telemark inklusive Brattsbergbanen. En tur inn i Lieråsen tunnel blir det også om ikke lenge. Så arbeidsledige blir fjellrensklaget ikke.

-Nei, egentlig sliter regionen med et stort etterslep. Mange områder langs strekningen i Region Sør har ikke vært skikkelig rensket siden 1980-tallet, hevder Olaf Svensson.

Han skulle gjerne sett at mer ressurser ble satt inn i den perioden av året da det er mulig å utføre skikkelig renskearbeid.

-Før var vi fire mann. Nå er vi seks. Det representerer en forbedring, men fremdeles er vi ikke for mange, understreker Svensson før både han, laget og den "avgassfrie" "Tuffen" drar videre.

ØKONOMI

Budsjettet ned 30 millioner

Regjeringen foreslår å redusere Jernbaneverkets budsjett for inneværende år med 30 millioner kroner. - Vi tar selvsagt en budsjettreduksjon til etterretning. Men Jernbaneverket har ikke i utgangspunktet noen reserve på 30 millioner. Det betyr at et slikt kutt er smertefullt, og vil gå ut over nødvendige tiltak, sier Jernbanedirektør Steinar Killi.

- Vi klarer likevel å gjennomføre dette uten å berøre tiltak som er direkte sikkerhetsrelaterte. Det betyr i praksis at vi må utsette en del mindre, men nødvendige, vedlikeholds- og investeringstiltak, sier Steinar Killi.

"Sykle til Jobben" - aksjonen 2000

Årets aksjon går av stabelen fra 22. mai til 16. juni. Dette er en landsomfattende aksjon som har som mål å få med over 35000 deltakere.

På Stortorvet er alle fire enhetene Hovedkontoret, BanePartner, BaneEnergi og BaneTele med. Det blir her utkjempet en intern duell om å få med flest deltakere (prosentvis etter antall ansatte).

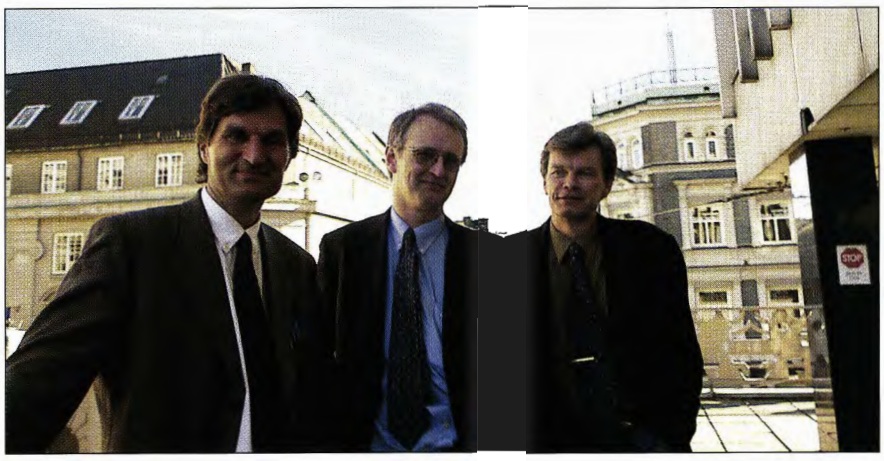
Det er også mange flotte PREMIER å vinne både fra Norsk Jernbane Idrettsfordund (NJIF), Jernbaneverket og fra Norges bedriftsidrettsforbund. Det er til sammen premier for over 150 000 kr! Alle deltagerne får gratis «Sykle til jobben» T-skjorte. Til de ivrigste, og heldigste syklistene vanker det større premier...

Les mer om aksjonen, premiene, tips til lokale aksjoner på BaneNettet, http://www.njif.org eller www.bedriftsidrett.no

Det er flott hvis Jernbaneverket får med mange deltakere. Ønsker du å melde deg som kontaktperson for din enhet/avdeling, ta kontakt med ditt lokale bedriftsidrettslag, NSB Internprofilering ved Trond Borgersrud (tlf. 51961) eller NJIF ved Johnny Flatmo (tlf. 91656785). Norges Bedriftsidrettsforbund (NBIF) og Sykkelrådet står sammen med samarbeidspartnere bak aksjonen.

Kontaktperson i Jernbaneverket, Stortorvet: Ingeborg Gihle (IGI), Hovedkontoret, tlf. 55477

Tre perspektiver, èn enighet



"Sikkerhet på jernbanen – tre perspektiver" var temaet på NIF Jernbaneingeniørenes samling 4. mai. Men de tre representantene fra Jernbanetilsynet, Jernbaneverket og NSB BA var trolig mer enige enn på lenge.

AV JOFRI LUNDE

- Jernbanetilsynet skal ikke være noen som sier "fy, fy", vi er ikke politiet. Vi må satse på en dialog, sa direktør i Jernbanetilsynet Sverre Quale. Cirka 25 ingeniører møtte frem for å høre en debatt om sikkerhet som aldri ble mer enn generell. De alvorlige ulykkene på jernbanen i år og samarbeidsproblemer ble bare så vidt nevnt. Sverre Quale i Tilsynet, trafikksikkerhetsdirektør i Jernbaneverket Ove Skovdahl og konsernsjef for sikkerhet i NSB BA Helge Holtebekk, så fremover og snakket om at "en konstruktiv prosess er i gang" og "vi har funnet en fin arbeidsform".

Internkontrollen er viktig

Organisering og ansvarsfordeling er viktig i sikkerhetsspørsmål. I 1999 fikk Jernbaneverket et overordnet og helhetlig ansvar for operativ trafikksikkerhet på det offentlige jernbanenettet. - Hvis internkontrollen og rutinene fungerer slik som de skal, så slipper Jernbanetilsynet å gjøre noe som helst. Så langt har vi ikke kommet ennå, sa Quale.

Direktøren i Jernbanetilsynet mener at det er viktig å stille dumme spørsmål av og til. Jernbaneverket og NSB må være villige til at noen utenforstående kommer og kikker dem i kortene. - Ingen må lene seg tilbake i selvtilfredsheten, sa Quale.

Skovdahl i Jernbaneverket mener at trafikkutøverne ikke kan fritas for ansvar selv om Jernbaneverket har totalansvaret. Internt i Jernbaneverket lager Hovedkontoret spillereglene og regionene spiller.

- Når det gjelder internkontroll, har Jernbanetilsynet kommet oss i forkant med å revidere regionene. Denne jobben har Jernbaneverket hatt stor glede av, sa Skovdahl.

Ansvar og myndighet

Helge Holtebekk i NSB, var opptatt av at ansvar og myndighet må henge sammen. – Det er ikke effektivt å ivareta ansvar når man ikke har myndighet, sa Holtebekk.

Men ansvaret må ivaretas: – Vi må stole på og forlange innsyn hos ansvarlige aktører, revidere og kontrollere, trene sammen med øvrige aktører, og selvsagt kan NSB la være å kjøre, sa han. Forholdene mellom de ulike tilsynene som skal kontrollere jernbanen, er et problem. De kjenner ikke til oppdelingen innen jernbanen.

Nye krav

I dag er det større gjennomtrekk av ansatte i jernbanen enn før. Quale stilte spørsmål ved om de ansatte er like pålitelige som før. - Prosedyrer og rutiner sitter nok ikke i samme grad som tidligere i blodet på de ansatte, sa direktøren i Jernbanetilsynet.

-Den ryggmarg- og ansvarsfølelsen som er på vei ut, må erstattes med en annen kontroll. Simuleringer kan bli aktuelt. Det blir satt strengere krav til kompetanse, helsekrav og opplæring og regelmessig oppfrisking. Styring og kontroll av risiko avhenger dessuten av ledelsens engasjement og involvering, samarbeid om sikkerhet på tvers av enhetene, revisjoner, rapportering og oppfølging, sa direktør Sverre Quale i Statens jernbanetilsyn.

HET

Jakter på feil i Brumunddal

Det er ennå uklart hva som skjedde på Brumunddal stasjon da en lokomotivfører før påske så at nordre hovedsignal gikk i grønt i ett til tre sekunder mens han ventet på kryssende tog. Sikringsanlegget er grundig testet uten at feil er funnet. Flere teorier skal nå utprøves ved å fremprovosere feil som kan føre til at signalet blinker i grønt.

AV KJELL BAKKEN

Sikringsanlegget ved stasjonen og linjeblokkene mellom Rudshøgda og Jessnes ble umiddelbart tatt ut av bruk da episoden ble meldt ved 16-tiden tirsdag 18. april. Stasjonene Rudshøgda og Jessnes ble deretter bemannet med TXP for å avvikle trafikken på Dovrebanen. Etter påskehelgen ble sikringsanlegget og linjeblokkene igjen koblet inn, men inntil videre betjenes Brumunddal stasjon av TXP som en ekstra sikring.

- Vi har driftstestet sikringsanlegget, som er av type NSI 63, på vanlig måte uten å finne feil. Imidlertid ønsker vi å gå grundigere til verks før vi gir oss. I det siste har vi konsentrert oss om å utvikle teorier som kan forklare episoden. Nå skal vi gå inn i anlegget, gjenskape den aktuelle situasjonen og forsøke å fremprovosere feilen. Skulle vi klare å fremprovosere en slik feil vil vi også vurdere å hente inn en utenforstående part for å vurdere hypotesen, sier teknisk sjef John K. Tønnesen i Region Øst.

Både politiet og den regjeringsoppnevnte granskningskommisjonen har på bakgrunn av etterforskningen etter Åsta-ulykken besluttet å se nærmere på episoden i Brumunddal. SINTEF er engasjert for å bistå i Brumunddal. – Vi synes det er positivt at det også gjennomføres en ekstern gjennomgang av episoden. Jernbaneverket vil bistå politiet og granskningskommisjonen så godt som mulig og vi er selvfølgelig spent på den konklusjon de kommer med, sier Tønnesen.

Også i 1992 rapporterte en lokomotivfører at han hadde grønt signal mot Rudshøgda, da i 30 til 60 sekunder mens han skulle krysse. Den gang ble sikringsanlegget ved stasjonen grundig gjennomgått uten at det ble funnet noen feil. – Vi har også gjennomgått saken fra 1992 på nytt, men ingenting tyder på at sakene er like, sier John K. Tønnesen.

FOTO: INGAR HAANSERUD

Sikringsanlgget på Brummunddal gjennomgår grundige undersøkelser etter episoden 18.april. Inntil videre er stasjonen bemannet av togekspeditør. Her er txp Kjell Erik Mikkelstuen på vakt på Brumunddal.

Mannskaper fra Produksjon Region Øst bygger fundamenter for ny plattform på Stange. Byggematerialet er godt brukte sviller. For ordens skyld: Plattformen er midlertidig. Når økonomien tillater det, blir det bygd ny plattform med undergang og heis.

Tidlig om morgenen lørdag 13. mai slo Region Øst til. Dovrebanen ble stengt fra Eidsvoll og nordover, og et mylder av aktiviteter ble satt i gang. Region Nord sluttet seg til og stengte banen videre nordover til Dombås. I løpet av 35 timer ble det gjennomført en rekke forbedringer på banen. Mest hektisk var det på Ottestad hvor det ble gravd et hull under sporet stort nok til å gi plass til en fylkesvei.

Den nye sporvekselen på Ottestad leveres fra Sverige som ferdig skinnestige. I bakgrunnen står Nohab´en fra Tågåkeriet som har fått mange oppdrag for Jernbaneverket.

Hektisk togluke på Dovrebanen

ANDERS HAAKONSEN

De fleste kulverter som legges inn i togfrie helger, erstatter private overganger med minimal trafikk. De har derfor ikke plass til mer enn en bil i bredden. Når en fylkesvei skal under sporet, trengs det helt andre dimensjoner. Kulverten som legges inn på Ottestad har plass til to kjørefelt med full høyde i tillegg til gang/sykkelvei.

En slik kulvert kan ikke bygges opp ved hjelp av elementer i løpet av noen travle timer i en togluke. Region Øst valgte å støpe den ferdig ved siden av banen og deretter skyve den under sporet. I følge den opprinnelige planen skulle man grave ut åpningen for kulverten i togluken 13.-14. mai. Deretter skulle det legges en midlertidig bru over åpningen som sporet skulle gå på. Kulverten skulle skyves på plass under brua mens togtrafikken gikk normalt. Til slutt skulle brua fjernes og sporet reetableres over kulverten i løpet av neste togluke 27.-28. mai.

Bruer er ikke hyllevare

Slik gikk det ikke. Den midlertidige brua er ikke hyllevare. Jernbaneverket har bestilt den spesielt for slike oppdrag hos Alfred Andersens mek. verksted i Larvik. Streiken ble streken i regningen. Verkstedet ble tatt ut i streik, og brua ble ikke ferdig tidsnok. Å utsette operasjonen var uaktuelt. Forberedelsene for den togfrie helgen hadde pågått i lang tid, og datoen var spikret.

I denne situasjonen valgte Region Øst en helt annen løsning: I løpet av den første togfrie helgen ble åpningen for kulverten gravd ut og deretter fylt igjen med masser som er lette å håndtere. På disse massene ble sporet reetablert. Neste togfrie helg blir de nye massene fjernet og kulverten skjøvet på plass. Timeplanen blir stram den andre helgen, men ikke strammere enn at de ansvarlige i Region Øst føler seg sikre på at det skal gå bra.

Her ses hullet for kulverten på Ottestad fra nord.

Ingen kontroll på været

Umiddelbart kan det som ble gjort 13.-14. mai virke merkelig. Det eneste man oppnådde var at de opprinnelige massene under sporet ble skiftet ut med nye. Likevel oppnådde man mye. Nå er situasjonen under full kontroll, det var den ikke før. Byggegropen er 7 meter dyp. Før man begynte å grave ut, lå det jord øverst. Lenger nede var det fjell som måtte sprenges eller pigges før det kunne kjøres bort. Slikt kan ta tid. Dessuten har man ingen kontroll over været. Hvis regnet hadde høljet ned, kunne det

Utgravingen for kulvert på Ottestad gikk raskt i godværet. Jobben ble gjort av Dobloug Entreprenør i underentreprise for Selmer.

blitt svært tidkrevende å bli kvitt den våte jorda. De massene som ble lagt inn, tåler vann mye bedre.

Fuktighet skulle vise seg å ikke bli noe problem. Jorda var helt tørr etter et par uker med skyfri himmel, og utgravingen gikk raskere enn forutsatt. Den togfrie helgen ble også brukt til å skifte ut sporvekslene på Ottestad. De gamle hadde en stigning på 1:9. De nye har en stigning på 1:14 som gir mulighet for samtidig innkjør. I den forbindelse ble kryssingssporet forlenget med 140 meter. Det var det som manglet for å oppnå minimumslengden for samtidig innkjør.

Til tross for gunstige værforhold gikk ikke alt etter planen på Ottestad. Etableringen av sporet over den nye fyllingen tok mye lenger tid enn forutsatt. Problemene førte til at togtrafikken kom i gang igjen et par timer forsinket.

Bred plattform på Stange

På Stange ble togluken brukt til å fjerne spor 3, som ikke lenger hadde noen funksjon. På arealet som ble frigjort etter sporet, er det bygd en ny, bred plattform. Den erstatter den gamle, smale plattformen mellom spor 1 og 2, som ble stengt etter ordre fra Statens Jernbanetilsyn og senere revet. Bane Produksjon Øst har bygd den nye plattformen. Den ble ikke ferdig i løpet av den hektiske helgen, men en vesentlig del ble gjort unna under de gode arbeidsforholdene som togluken ga.

Kryssingssporet skal forlenges også på Stange. Den togfrie helgen ble brukt til å legge inn den nye vekselen i nordre ende av stasjonen. Inntil videre har den ingen funksjon, men regionen valgte å legge den inn for å redusere tidspresset under neste togfrie helg. Arbeidet ble utført av et arbeidsfellesskap mellom Veidekke og det tyske entreprenørfirmaet Wiebe.

Som vanlig er under togfrie helger ble det også denne gangen lagt inn kulverter. Mellom Moelv og Lillehammer kom to på plass med en kilometers mellomrom. En annen ble lagt inn like sør for Dombås. Den inngår i en lokalvei og skal erstatte ikke mindre enn 6 planoverganger. Mellom Eidsvoll og Minnesund ble det gjort forberedelser til å legge inn ytterligere en kulvert.

Fare for solslyng

Godværet var ikke like gunstig for alle som var på banen 13.-14. mai. På noen strekninger mellom Hamar og Lillehammer skulle kurvene korrigeres. På grunn av faren for solslyng er det en grense for hvor høy temperaturen kan være når slikt arbeid utføres. Den aktuelle helgen ble grensen overskredet mens sola var oppe. Det tapte kunne ikke tas igjen etter solnedgang fordi det var forutsatt på forhånd at natten også skulle brukes. En del av kurvekorrigeringen måtte dermed utsettes til senere.

Desec'en klar til å legge inn ny sporveksel på Ottestad.

FOTO: ANDERS HAAKONSEN

For øvrig ble helgen utnyttet maksimalt. Fjellrensk, vegetasjonskontroll, oppsetting av gjerder, flytting av signaler, utskifting av drivmaskiner og diverse vedlikeholdsarbeid sto på det omfattende programmet som Region Øst hadde satt opp. Også Region Nord utnyttet den ubegrensede adgangen til sporet, men her var virksomheten på Dovrebanen atskillig mer beskjeden enn lenger sør.

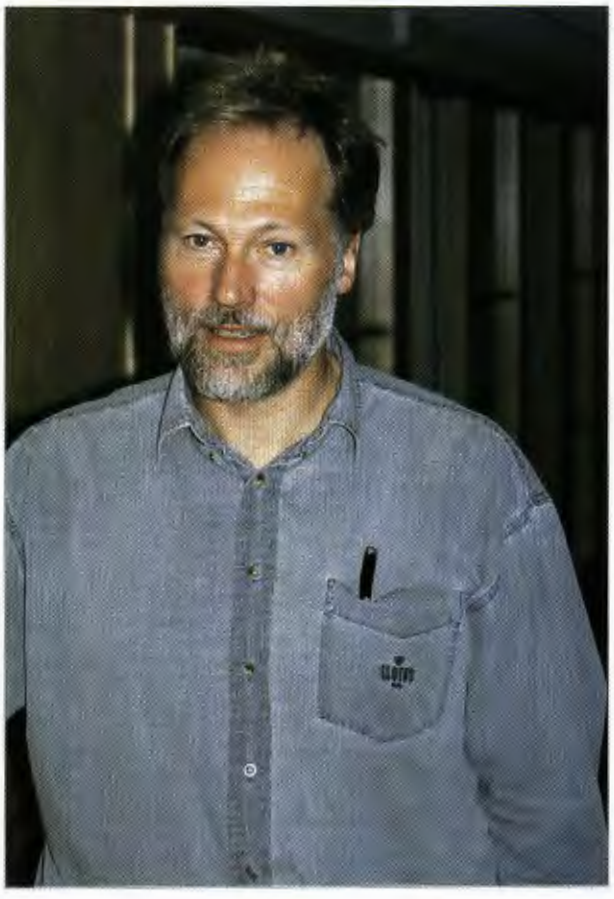


FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Direktør Lars Mørk i BanePartner er godt fornøyd med den posisjonen forretningsenheten er i ferd med å skaffe seg i markedet.

Signaler om økt konkurranse

BanePartner er sammen med Baneservice de eldste forretningsenhetene i Jernbaneverket. BanePartner, som skiftet navn fra Ingeniørtjenesten 1.desember i fjor, har til nå greid seg bra i konkurransen med eksterne selskaper. -Men vi ser stadig flere signaler som går i retning av økt konkurranse, sier direktør Lars Mørk. Nå har BanePartner gått sammen med sine tilsvarende enheter i Sverige, Danmark og Finland for å stå bedre rustet i kampen om store prosjekter. Nasjonale godkjenninger etter den nye Plan- og bygningsloven er også nylig på plass.

AV NJÅL SVINGHEIM

BanePartners historie går egentlig helt tilbake til 1987. Da ble enheten NSB Engineering opprettet med formål å levere rådgivende ingeniør- og entreprenørtjenester og i NSB.

I 1992 ble enheten delt i henholdsvis NSB Ingeniørtjenesten og NSB Baneservice. Da Jernbaneverket ble dannet i 1996, beholdt Ingeniørtjenesten navnet sitt, (med unntak av bokstavene NSB foran). Senhøstes i fjor ble altså BanePartner innført som nytt navn. Direktør i BanePartner, Lars Mørk, forteller at det var nødvendig å skifte navn for både å tydeliggjøre at enheten driver på et forretningssig grunnlag og for å kunne nå ut i rekrutteringsarbeidet. – Det var vanskelig å skulle fortelle potensielle nye ansatte at vi drev som en forretningsenhet i åpen konkurranse, samtidig som vi hadde samme fornavn som forvaltningsdelen i Jernbaneverket, sier Mørk. Nå har vi fått vår egen profil og dette letter markedsføringen vår både i forhold til kundene og i forhold til å få tak nye medarbeidere, mener han. –Etter opprettelsen av Bane Produksjon er det nå slik at ca 2/3-deler av de ansatte i Jernbaneverket arbeider i en forretningsenhet, fortsetter Mørk. -Da er det viktig at dette blir tydelig også utad.

Fornøyd

Lars Mørk er tilfreds. I fjor fikk BanePartner et resultat på 2,7 millioner kroner. Det er en million bedre enn kravet fra eieren (Jernbaneverket). Likevel ser vi stadig at vi må skjerpe oss for å henge med i konkurransen, sier Banepartner-direktøren. Det er stadig flere konsulentfirmaer som vil inn på jernbanemarkedet. - De store konkurrentene våre er kjente selskaper som Norconsult, Inter Consult Group ICG, Grøner, SCC, Multiconsult m.fl. Dette er selskaper som har bygd opp miljøer med jernbanekompetanse de siste årene.

BanePartner er sterkest på området signal/sikringsanlegg. -Her er vi landets desidert største fagmiljø, sier Lars Mørk. BanePartner har også avdelinger for kontaktledning/kjørestrøm og bygg/bane. –Vi ser det også som en stor utfordring å utvikle prosjektledelse som et fag. Vi har en egen avdeling for prosjektstyring. Tverrfaglig jernbanerettet prosjektstyring er en etterspurt kompetanse. Vi trenger dette

FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Stor aktivitet på jernbanenettet gir flere oppdrag også for BanePartner. Her fra anlegget av Gråskallenparsellen på Bergensbanen som åpnet i fjor.

både i egne prosjekter og tilgyr også prosjekt- og byggeledelse til markedet, sier han.

Kunder

Jernbaneverkets forskjellige enheter og regioner er selvsagt den største kunden for BanePartner. Men også trafikkselskapene og Oslo Sporveier vil sammen med eksterne entreprenører være med å utgjøre kundegrunnlaget for BanePartner. Lars Mørk forteller at forretningsenheten i tillegg til jernbane også vil satse på beslektede områder som sporveg og t-bane eller bybaner. Nye slike "light-rail" –prosjekter er også aktuelle her i landet. Nylig vedtok for eksempel bystyret i Bergen at det skal bygges en bybane mellom sentrum og flyplassen på Flesland. –Blir slike prosjekter realisert ønsker vi å være i med konkurransen, sier Mørk. Han ser også for seg muligheten av å kunne delta i store prosjekter andre steder i Norden. I fjor inngikk BanePartner sammen med danske Banestyrelsen Rådgivning, svenske Banverket Prosjektering og finske VR-Track ltd. en intensjonsavtale om samarbeid om større prosjekter. Samarbeidesgruppen har tatt navnet RailTeam og formålet er å dra veksler på hverandres kompetanse. –Vi ser også for oss at store entreprenørselskaper kan finne det interessant å finansiere jernbaneutbygginger på samme måte som de har signalisert på vegsektoren, sier Mørk.

Derfor vil vi i tiden framover søke mer kontakt mot denne bransjen for å tilby vår tverrfaglige kompetanse knyttet til infrastruktur. -Erfaringene våre er hittil stort sett basert på på oppdrag for Jernbaneverkets egen entreprenør, Baneservice. Gjennom arbeidet har bygd opp gode relasjoner som begge parter ønsker å utvikle videre selv om den formelle avtalen som er omtalt tidligere i Kjøreveien ikke lenger eksisterer, sier Mørk. Markedet oppfattet denne avtlaen ekskluderende, som selvfølgelig ikke var hensikten verken for Baneservice ller oss, fortsetter han. –Derfor valgte vi å kansellere denne avtalen og heller fortsette samarbeidet fra sak til sak slik som tidligere.

Prosjekter

I inneværende år arbeider BanePartner med blant andre følgende større prosjekter:

· Krengetogtiltak Kongsvingerbanen
· Signal/sikringsanlegg Skøyen – Asker-prosjektet
· Krengetogtiltak Dovrebanen
· Integrert fjernstyring av sikringsanlegg, Region Sør
· Kontaktledningsanlegg Sarpsborg - Halden
· En rekke vedlikeholds- og stasjonsuviklingsprosjekter

Fremtiden

BanePartner har nå snue 150 ansatte, hvorav 135 i produksjonsavdelingene Bygg/bane, Elkraft, Signal/kommunikasjon, prosjektstyring og i Trondheim. -Målet er å ligge på omtrent samme bemanning i tiden framover slik at de solide fagmiljøene vi har kan opprettholdes, sier Lars Mørk. Framover vil vi satse på tilpasse oss behovene i markedet og derfor skal vi nå blant annet gå ut med forespørsler etter flere aktiviteter rettet mot knutepunktsutvikling og signal- og sikringsanlegg. –Vi vil gjøre oss attraktive og det overordnede målet er å være "den beste på jernbaneteknisk rådgivning," avslutter Lars Mørk.

ALLE FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Fra "Utsikten" på Vatnahalsen kan omgivelsene ta pusten fra noen hver. Her ses Flåmsbana på "Baklia" og "Hylla" i stupet midt på bildet.

Flåmsbanas nye grønne togsett passer godt inn i den frodige Vestlandsnaturen.

En tur med Flåmsbana er en av verdens vakreste togreiser. En tur til fots ned Flåmsdalen i midten av mai er en tur som gir inntrykk som fester seg for bestandig. Kjøreveien har vært med på befaring av Flåmsbana midt i den vakreste årstiden, -til fots!

Erling Nesbø på Flåmsbanas fro De ble fraktet p Det har dessverr også etter hvert

Flåmsbana i mai - våren på sitt va

AV NJÅL SVINGHEIM

Vi møter opp på Myrdal ved 7.30-tiden om morgenen. Det er det forresten flere som gjør. Til Myrdal kommer folk med tog fra Voss og med Robel fra Flåm hver morgen for å jobbe, Myrdal er frammøtested for Bane Produksjon Vest. Vi møter byggeleder linjen Erling Nesbø og faglig leder signal Vidar Olsen. Nesbø og Olsen skal ta banen nærmere i øyensyn med tanke på både snøoverbygg, kabelkanaler og øvrig standard. Karene skal gå til fots fordi det er slett ikke alt det er mulig se ved å sitte foran i toget eller på en Robeltralle. Altså en sjanse for en sjelden mulighet; -fottur ned Flåmsbana.

Sutraholet

Erling Nesbø er detaljkjent både på Flåmsbana og i Flåmsdalen og er en utmerket guide, -og sikkerhetsmann på turen. Fra starten på Myrdal, 860 meter over havet har vi bare så vidt kommet inn i det første snøoverbygget før Nesbø forteller den første av flere historier om driften av Flåmsbana og folkene som har holdt banen i drift i dens 60-åridge historie. -Dette stedet kaller vi bare for Sutraholet, smiler Nesbø på et sted inne i snøoverbygget som har fått hard medfart denne vinteren. Her skjer det ting med bygget nesten hver vinter, sier Nesbø og kikker opp på et gapende hull i taket på snøoverbygget. -I slutten mars kom et digert snø- og isras tvers igjennom snøoverbygget her, forklarer han. Sutraholet fikk sitt velklingende navn i forbindelse med en gammel baneformann på Flåmsbana som hadde for vane å fortvile over dette stedet, forteller Nesbø. Jeg husker godt at han sto og ristet på hodet og kikket på de sørgelige restene av snøoverbygget her om våren, -akkurat som vi gjør nå, sier han. Baneformannen sto rett og slett her og sutret over alle problemene, derav navnet! Sånn oppstår navn på jernbanen..! Her på Flåmsbana, som på andre banestrekninger, er det en rekke slike navn som har sin opprinnelse fra banens folk og arbeid opp gjennom årene.

Grønt i det hvite

Det har vært en fantastisk flott vår både på Øst- og Vestlandet i år. Folk kan knapt huske å ha sett grønt lauv på Vatnahalsen, 811 meter over havet, før 17.mai før. Da vi kom til Vatnahalsen sto fjellbjørka med nyutsprunget lysegrønt lauv mens snøen fortsatt lå meterdyp innover i bjørkeskogen. Med sol og blå himmel, sprudlende vårbekker over alt og den grønne frodige dalen langt under oss, er det neppe vanskelig å forstå at dette ga varige inntrykk selv på Erling Nesbø som har sitt virke på Myrdal til daglig. -Nei nå må vi ta en avstikker ut på "Utsikten," sier Nesbø. Bare 50 meter fra banen ligger det mest storslåtte utsiktspunktet Flåmsdalen kan by på. Her ser vi jernbanen der den klorer seg fast i fjellveggen i fire avsatser med Bergensbanen øverst, vi ser ned til Kårdal som er den øverste fjellgården i Flåmsdalen og vi ser ingeniørkunst som antakelig i dag hadde blitt stemplet som et umulig fantasiprosjekt av de helt sjeldne! Men for 80 år siden gikk man i gang, sier Erling Nesbø med respekt i tonefallet. -Bare to av tunnelene på Flåmsbana er maskinboret, forteller han, resten er håndboret. Anleggsarbeiderne klatret i mildt sagt luftige stiger opp og ned i fjellsiden her for å komme til og fra arbeidsstedene, omtrent like langt fra dagens arbeidsmiljølovgivning som fra sivilisasjonen den gangen..

Fotturen vår fortsetter nedover den ville og vakre dalen med en natur som fullstendig tar pusten fra en østlending. Etter hver skiftes fjellufta ut med den frodige vestlandsdalens duft av hegg og syrin. Vi nærmer oss lavlandet mens Erling Nesbø forteller om dalens historie og dens folk. En fantastisk fottur nærmer seg slutten og rike inntrykk har festet seg for alltid.

Fottur i Flåmsdalen er fullt mulig også uten sikkerhetsmann, den gamle anleggsveien følger banen det meste av tiden og hermed er sommerens turforslag overlevert!

este gjenværende "Flyfisken," -
middel for banefolk før i tiden.
ppover og man trillet nedover.
flere ulykker med disse og de ble

Kårdal er den øverste gården i Flåmsdalen. Nå er den fraflyttet.

reste

Flåmsbana

Som sikkert de aller fleste av Kjøreveiens lesere vet er Flåmsbana en av verdens bratteste jernbaner for vanlig adhesjonsdrift. Store deler av banen ligger i 55 o/oo stigning. På den 20 kilometer lange strekningen overvinnes en høydeforskjell på 866 meter fra Myrdal på Bergensbanen til Flåm innerst i Sognefjorden. Flåmsbana ble etter om lag 20 års anlegg åpnet for midlertidig drift 1.august 1940 og for ordinær drift fra 1.mai 1942. Trafikken på banen drives nå av selskapet Flåm Utvikling as og passasjertallet har de siste årene nådd nye høyder. I fjor ble det åpnet ny dypvannskai i Flåm og i år har det gamle Fretheim hotell blitt bygd om og utvidet for store beløp. Erling Nesbø forteller at rekordmange cruiseskip allerede har varslet anløp av Flåm nå i sommersesongen. Flåmsbana drives hele året, vinterstid har banen forbindelse med ekspresstogene på Bergensbanen med to tog i hver i retning. På våren øker dette til seks tog i hver retning, mens det går hele ti togpar på banen i høysesongen fra slutten av mai til midt i september. Banen har nå fått nytt materiell i form av ombygde B3-vogner og lok av typen el17. I år er det første sesongen banen kan klare seg uten innleid materiell.

55 o/oo på store deler av banen. Vidar Olsen tv. og Erling Nesbø på befaring til fots.

Kjosfossen er et av landets mest fotograferte fossefall.

Fotomontasje fra Langangen. Ny togtrasé i bakgrunnen og E-18 i forgrunnen.

Ny jernbanestrekning mellom Larvik og Porsgrunn

Som et ledd i moderniseringen av Vestfoldbanen skal det bygges enkeltsporet høyhastighetsbane mellom Farriseidet i Larvik og Porsgrunn stasjon. Reisetiden mellom Larvik og Porsgrunn vil bli redusert fra 34 til ca 11 minutter.

AV TRINE K. BRATLIE EVENSEN

I tillegg til å oppnå kortere reisetid, blir banen bygd for å bedre punktlighet, sikkerhet og miljøvennlighet. Den nye strekningen blir tilrettelagt for godstrafikk og vil samtidig gi en vesentlig bedre tilknytning til vedlikeholdsanlegget for InterCity-togene som ligger på Skien stasjon. Dette gir igjen mulighet for å utnytte togene på Østlandet langt mer effektivt.

Situasjonen i dag

Dagens strekning mellom Farriseidet og Porsgrunn stasjon er ca 35 km lang. Store deler av den eksisterende strekningen går i sidebratt terreng med høye og bratte skjæringer, store fyllinger og 12 tuneller. Banen har 30 planoverganger og bare tre av disse er sikret med bom, mens de andre er jord- eller skogbruksoverganger som bare er sikret med ubevoktet grind. Det er imidlertid kun én av disse som er åpen for allmenn ferdsel.

Det er også mange rasfarlige partier og rasutsatte tuneller på strekningen Farriseidet – Oklungen. På grunn av det vanskelige terrenget, kjører togene med lav hastighet. Flere av togavgangene mellom Larvik og Skien, er i dag erstattet av busser pga. den dårlige kvaliteten på jernbanen mellom Larvik og Porsgrunn.

Bygging

Den nye strekningen fra Farriseidet til Porsgrunn blir ca 23 km lang og nesten hele strekningen ligger i en helt ny trasé - uten planoverganger. Det meste, ca 16 km, vil bli lagt i de sju tunnelene som inngår i utbyggingen. Det nye sporet vil ha to kryssingsspor på 900 meter hver, som betyr at flere tog kan trafikkere strekningen og at det blir færre forsinkelser. Videre så blir det 5 bruer, tre lange og to korte, på den nye strekningen. Den nye banen er dimensjonert for at vanlige tog kan kjøre i 200 km/t, mens krengetog kan kjøre i hele 250 km/t. Det blir ingen stasjoner for av- og påstigning mellom Larvik og Porsgrunn.

Status oppstart

Utbyggingen vil foregå i hvert sitt fylke, og det blir derfor etablert to reguleringsplaner, forteller Utbyggingssjef Ole Konttorp. Det blir delt med parsell 12.1 Farriseidet - Telemark grense og parsell 12.2 Telemark grense - Porsgrunn stasjon. Vi starter med strekningen fra Telemarks grense til Porsgrunn stasjon, og vi antar at vi kommer i gang med prosjektering av parsell 12.1 ca. 3-6 måneder senere, fortsetter Ole Konttorp. Prosjekteringen er støttet med 10 millioner kroner av et fond som Porsgrunn kommune disponerer.

Ole Konttorp forteller at rådgiver ble engasjert i april 2000. Videre så skal det skal engasjeres fem personer til prosjekteringen av strekningen og håpet er at de er på plass i Drammen i løpet av kort tid.

Det planlegges for en byggestart i perioden 2002-2005 og antatt byggetid er 4-5 år. Dette vil imidlertid være avhengig av den videre planprosessen i kommunene og de årlige bevilgningene som Stortinget gir over statsbudsjettet. Prosjektet vil kreve større midler per år enn det i dag avsettes til Vestfoldbanen. Det kan derfor være aktuelt med alternativ finansiering gjennom den såkalte Vestfold/Telemarspakken. Prosjektet er etter godkjente planer beregnet å koste ca 2,15 mrd. kroner, avslutter Ole Konttorp.

INDRE + YTRE MILJØ = SUNT

Grønne verneombud i BaneProduksjon Øst

Verneombudene har tradisjonelt fulgt opp de ansattes trivsel, helse og sikkerhet, og det skal de fortsatt gjøre. Men i BaneProduksjon Øst har verneombudene i tillegg fått opplæring i å følge opp ytre miljøpåvirkninger. - To sider av samme sak, sier produksjonsavdelingen. – Derfor ser vi de to områdene i sammenheng.

FOTO: ELLEN SVENDSVOLL

Bildetekst: Verneombudene i BaneProduksjon Øst skal ta vare på både mennesker og natur. Bak verneombudenes opplæring i praktisk miljøarbeid står de tre «miljøkameratene» produksjonsjef Thor Brækkan, hovedverneombud Per Westreng og miljørådgiver Malvin Bjorøy.

Av Ellen Svendsvoll

- Det som er skadelig for helsa er ofte skadelig for miljøet, og det som er skadelig for miljøet er skadelig for helsa. Tenk bare på kjemikalier, avgasser og støy, sier hovedverneombud Per Westreng. – Vi synes det er naturlig å se de to områdene under ett og må finne måter å løse oppgavene våre på slik at det blir minst mulig skade både på mennesker og natur.

Integrert del av virksomheten

Lederne i BaneProduksjon Øst har fått opplæring i miljø og miljøstyring, og en del nøkkelpersoner har fått i oppgave å følge opp aktiviteter som har betydning for ytre miljø. Nå har også verneombudene blitt skolert i miljøarbeid i praksis. – Vi har aktive og engasjerte verneombud, og ved å trekke verneombudene inn i miljøarbeidet får vi enda en gruppe som kan bidra til at vi har en miljøvennlig drift, sier produksjonsjef Thor Brækkan.

Både hovedverneombudet og produksjonsjefen understreker at helse, miljø og sikkerhet skal være en integrert del av virksomheten i produksjonsavdelingen. – Vi skal ha hensyn til mennesker og ytre miljø med når vi planlegger jobber, samtidig som vi planlegger utstyr og folk. Sikker jobbanalyse skal også utvides slik at skader på ytre miljø blir med i vurderingen.

Viktig posisjon

- Vi har fått nye krav på miljøområdet, sier miljørådgiver Malvin Bjorøy i Region Øst. Han har hatt ansvar for opplæringen av verneombudene i produksjonsavdelingen. - Det som før var allment akseptert, er ikke akseptert nå. Vi er nødt til å tenke annerledes på miljøområdet.

I Jernbaneverket har det ikke vært vanlig å bruke verneombudene til å følge opp ytre miljø, men dette er aktuelle tanker i tiden og er blant annet tatt opp i LO.

- Det er viktig å trekke verneombudene med. De har en posisjon som gjør at de kan bidra til å få rettet oppmerksomhet mot områder som kan bli et problem for mennesker og natur, sier Bjorøy. - De kan også bidra til å løse problemene hvis det skjer noe. Derfor er det viktig at de får opplæring i hva de skal gjøre. Når noe først er skjedd, er det ikke tid til å stå og klø seg i hodet. Vi må vi finne svar fort. Hvor farlig er dette? Hva kan vi gjøre og hvem må vi kontakte?

ISO-sertifisering

BaneProduksjon Øst tar sikte på å ISO-sertifisere seg for miljø i løpet av 2002. – Vi holder på å forberede oss for ISO-sertifisering på kvalitetsområdet, forteller produksjonsjef Brækkan. – Når vi har oppnådd det, tar vi for alvor til med sertifisering på miljøområdet også. Som entreprenør må vi kunne dokumentere at vi har system på begge områdene. Det vil kundene våre etter hvert komme til å forlange.

- Å ta hensyn til ytre miljø er dessuten god økonomi, påpeker Brækkan, - Vi reduserer kostnadene ved redusert forbruk, og vi kan øke inntektene ved å selge oss som et miljøvennlig alternativ når kundene etter hvert begynner å stille krav.

Digitale bilder fra Gulsvik

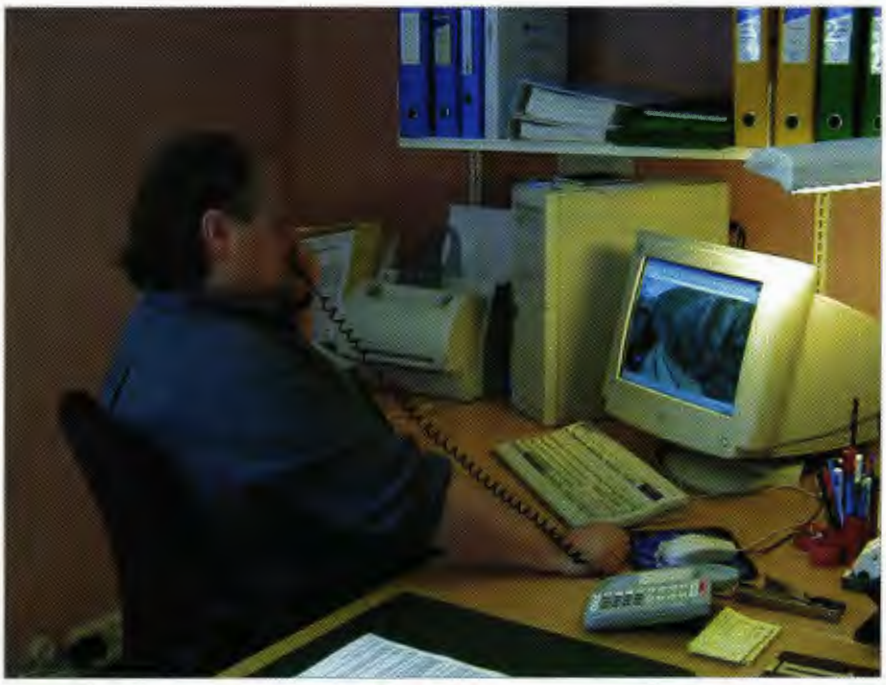


FOTO: SIGMUND BAKK

Knut Ed. Knutsen (over) har stor nytte av PC'en til bilder som dette til høyre av kryssingssporet som blir forlenget vestover. Mye fjellsprengning som må til.

FOTO: KNUT EDMUND KNUTSEN

-Vi har spart inn igjen investeringen i digitalt foto-kamera flere ganger allerede, konstaterer byggeleder Knut Edmund Knutsen på Gulsvik, knapt en måned etter at pilotprosjektet "Digitale bilder som verktøy" ble startet.

AV ØYSTEIN GRUE

- I løpet av ti minutter kan vi sende bilder via internett til en konsulent i Oslo, i regionen eller hvor som helst, og få en vurdering tilbake i løpet av samme dag. Alternativet ville være å planlegge et møte og befaring, med fire timer kjøring fra Oslo til Gulsvik med tid til befaring, sier Knutsen.

- Et bilde sier som kjent mer enn tusen ord. Og med oppdaterte bilder, som underlag for telefonmøter har vi kunnet redusere antall befaringer i prosjektet. Hver gang vi kan klare oss med telefonmøte og diskutere bilder som alle møtedeltagere sitter med på PC-skjermen sparer vi tid og kroner. Færre reisedager og mindre tidsforbruk til møter betyr til syvende og sist at vi klarer å holde høyere fremdrift i kryssingsspor-prosjektet, konkluderer Knut Edmund Knutsen.

- Prosjekteringsleder Stein Grimstad, arbeider til daglig i Oslo City, 15 mil unna Gulsvik. Grimstad ser mange fordeler ved å kunne bruke digitale bilder som dokumentasjon og underlag for telefonmøter, og å ha et felles bildearkiv for byggeledelse og alle fagområder som skal inn i prosjektet; signal, strømforsyning, spor og IT/tele. Bilder som entreprenør eller andre ikke bør ha tilgang til, kan om ønskelig passordbeskyttes.

Utbygging er i dette prosjektet byggherreombud for Region Vest i gjennomføringen av krengetogprosjekt på Bergensbanen. Bilder, som vedlegg til e-mail, er et effektivt og tidsbesparende kommunikasjonsmiddel også når prosjektsjefen i Bergen skal holdes oppdatert.

Bildedatabase

Sammen med infoavdelingen i Utbygging kjører prosjektledelsen på Gulsvik kryssingsspor et pilotprosjekt for å høste erfaringer med bruk av digitale bilder og digitalt fotoarkiv. I løpet av sommeren skal deltagerne i pilotprosjektet presentere et erfaringsnotat til ledergruppen i Utbygging.

Prosjektet har opprettet en bildedatabase på sitt fellesområde, som er åpen og tilgjengelig for alle PC-brukere i prosjektet. Arkivstrukturen er enkel og oversiktlig, men etter noen uker er det seg vanskelig nok å holde oversikt over flere hundre bilder. Neste skritt blir derfor å ta i bruk programvare som gjør jobben med å arkivere og holde orden i prosjektets bildedatabase så rasjonell som mulig. Utbygging har høstet erfaring med programvare som gjør søk etter konkrete bilder og grupper av bilder raskere og enklere, forutsatt at de nødvendige opplysninger legges inn når bildene arkiveres.

Leder svensk prosjekt

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Jernbaneverkets Jon Gunnar Maridal er utnevnt til delprosjektleder i svenske Banverkets trafikksikkerhetsarbeid.

Jernbaneverkets Jon Gunnar Maridal er oppnevnt som delprosjektleder i det svenske Banverkets trafikksikkerhetsprosjekt. Maridal er seksjonssjef ved seksjon framføringssikkerhet ved Hovedkontoret og er også sentral i arbeidet med å samordne trafikksikkerhetsregelverket i nordiske landene. –Veldig spennende og morsomt å få en slik forespørsel, sier Maridal selv.

AV NJÅL SVINGHEIM

Selv om vi hater å innrømme det så er det som oftest omvendt. Svenskene blir hentet hit til landet for å bistå oss. Det vanlige er at Sverige ligger noen hestehoder foran i utviklingen på en rekke områder, det gjelder også innenfor jernbanesektoren. Svenskene var før oss med delingen mellom trafikkselskap og infrastrukturforvalter, de var ti år før oss med krengetog, de har flere operatører og større jernbanenett osv. Selv om vi har mye lære av svenskene på mange områder, er det heldigvis også et og annet som de kan hente hos oss. –Samarbeidet innenfor trafikksikkerhet fungerer veldig godt mellom de nordiske landene, forteller Jon Gunnar Maridal. Både i Sverige og Norge er det satt i gang omfattende arbeider med nytt trafikksikkerhetsregelverk (se Kjøreveien nr 9/99), og det er et klart mål å komme fram til et felles regelverk i Norden.

Jon Gunnar Maridal er delprosjektleder for "Begrep og definisjoner" i Banverket. Det vil si å lage standarder for og å definere betydning av begrep f.eks innen togframføring, signaler, håndsignaler og avgangsprosedyrer, et meget sentralt og viktig område innen trafikksikkerhetsarbeidet. Dette er altså et helsvensk prosjekt og Maridal er utlånt til Banverket i kortere perioder mot at reise og opphold dekkes av svenskene.

Selv synes han dette er både nyttig og motiverende. –Det å samarbeide på tvers av landegrensene i slike spørsmål blir stadig mer sentralt, sier han. -I framtiden, og det vil si om få år, har vi et felles regelverk for jernbanetrafikken i hele Europa. –Sverige og Norge ligger nå i forkant med dette harmonseringsarbeidet, legger han til. Kjøreveien vil komme tilbake med mer felles-nordisk trafikksikkerhetsstoff ettersom arbeidet med det nye regelverket skrider fram. I Norge er målsettingen å ha et helt nytt regelverk klart i 2003.

Banedatabankkontrakt inngått

Illustrasjonene viser hvordan kart er nyttig i Banedatabanken. På det ene kartet vises en oversikt over hvor det er flest elgpåkjørsler, mens det andre kartet viser hvilke baner som har CTC.

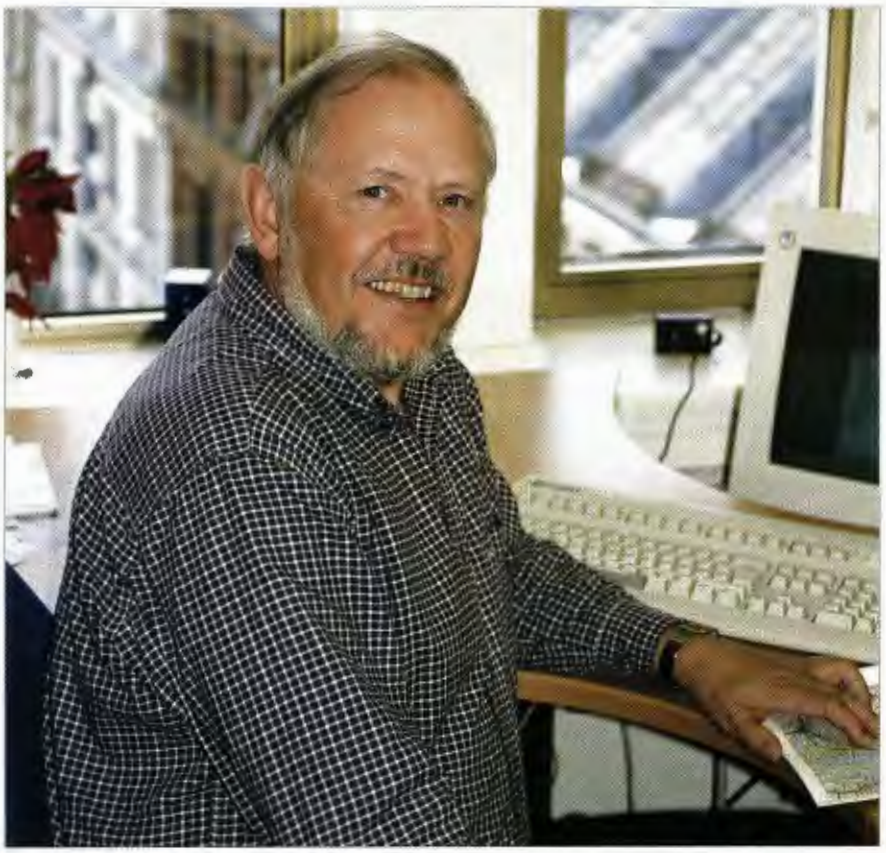


FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Jens Henrik Jørgensen gleder seg til å prøve ut den nye banedatabanken.

Jernbaneverket har nå inngått kontrakt med tre firmaer som skal levere den nye banedatabanken. Kontrakten er på nærmere 20 millioner kroner og det nye datasystemet skal være operativt og tilgjengelig for alle i Jernbaneverket på høsten neste år. –Vi baserer oss i størst mulig grad på standardkomponenter i oppbyggingen av den nye banedatabanken, forteller hovedprosjektleder Jens Henrik Jørgensen i BanePartner. Brukervennlighet er et nøkkelord i arbeidet med den nye banedatabanken.

AV NJÅL SVINGHEIM

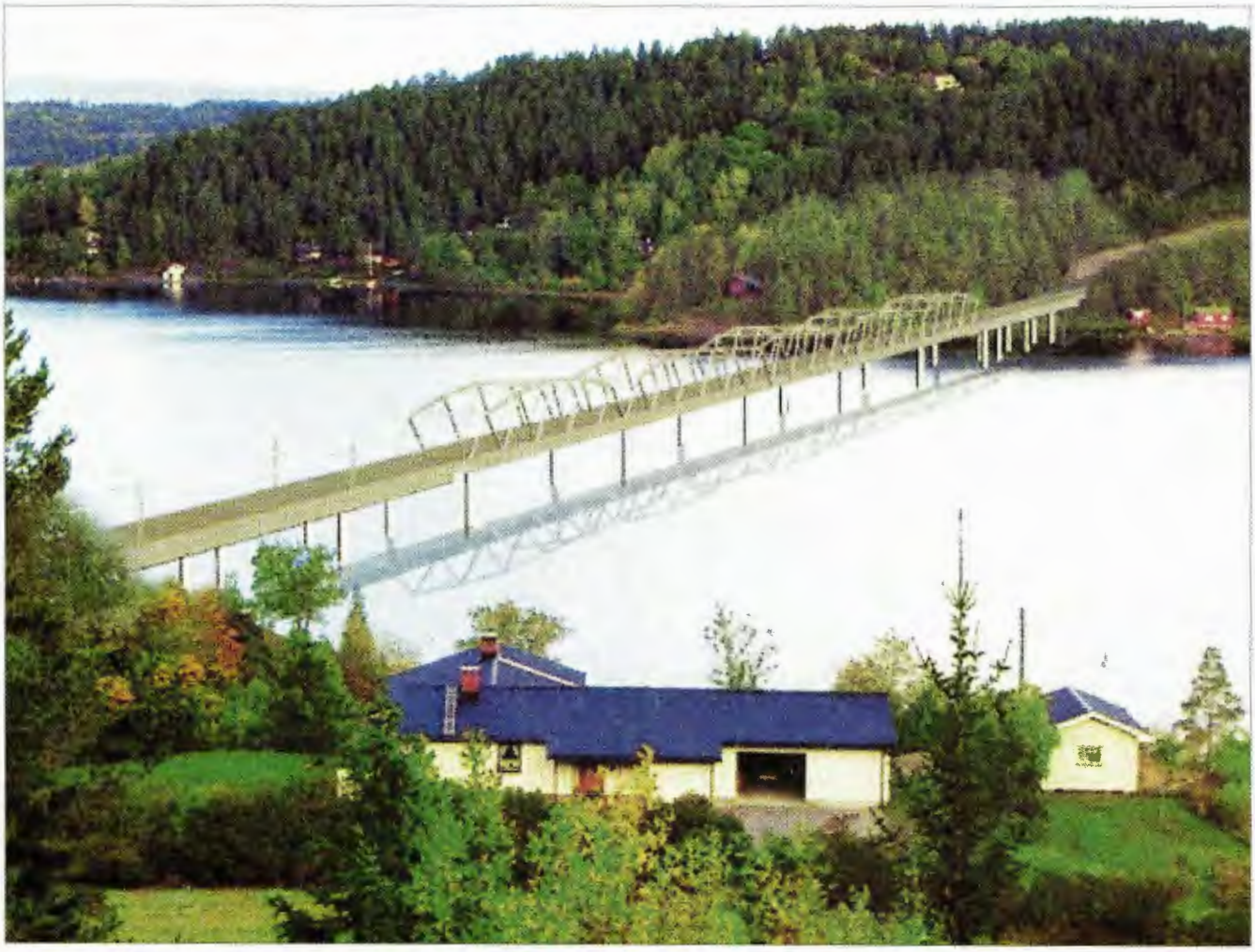
De tre firmaene som skal lage den nye banedatabanken er norske Vianova med 50% av kontrakten, mens de danske firmaene Cowi og Banestyrelsen Rådgivning deler på de den andre halvparten.

Banestyrelsen i Danmark er i ferd med å bygge opp en banedatabank med store likhetstrekk med det vi ønsker å lage her i landet, sier Jørgensen. Danskene har heller ikke høstet særlig med erfaringer med sitt system ennå fordi det ennå ikke er i full drift, men vi føler oss trygge på at dette er et riktig valg for oss, sier han. Den nye norske banedatabanken kommer likevel til skille seg fra det danske systemet på et viktig punkt. Det norske systemet blir kartbasert. Det betyr at en skal kunne finne ut alle fakta om en banes tilstand bare ved å finne fram til rett sted på kartet på skjermen og klikke seg fram derfra. Banedatabanken blir webbasert og blir tilgjengelig for alle ansatte vi intranettet. Dermed blir også opplæringen enklere fordi alle kjenner seg i igjen i skjermbildene og virkemåten, sier Jørgensen.

I vår har fagpersoner fra alle fagområder (bane, kontaktledning, signal, elkraft osv) har deltatt på møter med leverandørfirmaene for å detaljspesifisere innholdet i den nye banedatabanken. -Dette er folk fra både regionene og fra Hovedkontoret. Nå fram mot sommerferien pågår designen av selve systemet og etter hvert skal enkelte banestrekninger legges inn i systemet for prøvedrift. Da skal ressurspersoner fra regionene være med å teste systemet og komme med kommentarer og innspill til virkemåten.

Innen utgangen av 2001 skal alt være klart og Jernbaneverket har fått et helt nytt verktøy for bedre å kunne ivareta drift og vedlikehold av jernbanenettet.

RINGERIKSBANEN



FOTOMONTASJE: ASPLAN VIAK

Kontroversiell: Brua over Kroksundet blir godt synlig og vekker reaksjoner. Er det rett å bygge noe slikt i et storslått kulturlandskap?

Ingen store overraskelser

Høring av konsekvensutredningen for Ringeriksbanen har ikke avdekket store, ukjente problemer. Snart kan kommunene vedta trasé. Kvalitetssikring av kostnadsberegningen viser at usikkerheten er større for de lengste tunnelene.

AV BJØRN KUMMENEJE

Høringen av konsekvensutredningen ble avsluttet 22. oktober 1999. Det kom inn i alt 65 høringsuttalelser, omtrent likt fordelt på offentlige instanser og private organisasjo/enkeltpersoner. De fleste anser utredningsplikten som oppfylt. Enkelte ønsker noen flere opplysninger før det fattes vedtak i saken.

Kommunene har hatt kommunedelplaner til høring samtidig. Det er bred enighet om at en trase via Skaret, med utsikt over Holsfjorden, vil være en bedre løsning enn lange tunneler under Krokskogen. Det er også enighet om at det må være en holdeplass i Hole, enten på Vik eller på Sundvollen. I praksis innebærer dette at alle alternativer med tunneler over 13 km er lagt til side.

I høringsuttalelsene kommer det klart fram at mange er svært kritiske til å legge Ringeriksbanen over Kroksund. Dette gjelder bl.a. sentrale instanser på fylkesnivå: Fylkesmannens miljøvernavdeling, fylkeskultursjefen og landbruksdirektøren. Miljøvernavdelingen varslet en innsigelse til begge traséer over Kroksund, men etter en nærmere vurdering trakk man dette varslet, samtidig som man presiserer de sterke miljøfaglige argumentene mot en slik løsning.

Nå arbeides det med å avslutte saksbehandlingen for konsekvensutredningen. Så snart utredningsplikten er oppfylt vil kommunene kunne vedta trasé. Deretter skal Jernbaneverket sammenstille utredningene og komme med en anbefaling av korridor (via Åsa eller over Kroksund) for Samferdselsdepartementet og Stortinget.

Jernbaneverket har parallelt med dette gjennomført en kvalitetssikring av kostnadsoverslaget. Den viser at investeringskostnadene i utredningene ligger på rett nivå. Usikkerheten er imidlertid noe større for Åsalternativene. Forskjellen mellom Kroksundlinjene og Åsalinjene blir derfor noe større.

Fakta:

Innkorting av Bergensbanen med 58 km (50 min)

Lengde 40,7 - 47,4 km Sandvika - Hønefoss avhengig av linjevalg

Kjøretid Oslo - Hønefoss 27 -31 minutter

Kostnad: 3,5 - 4,4 mrd. kroner avhengig av linjevalg

Enkeltspor med kryssingsspor hver 6.-8. km

Neste fase i prosjektet: Stortingsbehandling

(les mer om Ringerikbanen i Kjøreveien nr 8/99)

Internett: www.ringeriksbanen

Ønsker kildesortering

FOTO: ELLEN SVENDSVOLL

Jose Flores og Charles Donkor er to blant mange som har æren for at ni av ti spurte var fornøyd med renholdet på Nationaltheatret stasjon.

Det skal innføres kildesortering av søppel på Nationaltheatret stasjon. Det er besluttet etter at en spørreundersøkelse blant de reisende viser at de aller fleste er svært positive til kildesortering, og at et stort flertall er villige til å gjøre en innsats for miljøet på stasjonen ved å sortere avfall selv.

AV ELLEN SVENDSVOLL

Nationaltheatret stasjon er den første stasjonen Jernbaneverket eier og driver. ISS har ansvar for renholdet på stasjonen, og i kontrakten er det nedfelt at de skal gjennomføre jevnlige publikumsundersøkelser for å få vite om de reisende er fornøyd med stasjonen og hva som kan gjøres for at stasjonen skal bli enda bedre.

- Denne gangen ønsket vi å få et beslutningsgrunnlag for innføring av kildesortering av søppel, forteller driftsansvarlig Håvard Svendsen. – Nå vet vi at de reisende er positive til dette og vi vet også en del om hva de er villige til å gjøre. Det er større sjanse for å lykkes med kildesorteringen når vi legger oss på et nivå de fleste vil akseptere.

Har selv et ansvar

ISS har gjort undersøkelsen i samarbeid med Norges Markedshøyskole. Intervjuene ble gjennomført blant ventende passasjerer i løpet av to dager i begynnelsen av april. 317 personer er intervjuet, jevnt fordelt på menn og kvinner og normalfordelt på alder, og de aller fleste var veldig positive til å svare på spørsmålene.

Nesten alle som er intervjuet visste hva kildesortering er. Noen syntes dette spørsmålet var så enkelt at de nesten ble skeptiske. Holdningen til kildesortering er veldig positiv. Hele 93% av de spurte mente kildesortering kan bidra til å bedre miljøet, og 84% synes at de selv til en viss grad eller i stor grad har et ansvar for miljøet på stasjonen.

Vil ha gjenbruk av aviser

- Et overveldende flertall, ¾ av de som svarte, syntes det er for lite å kildesortere i to kategorier, sier Svendsen. - Tre eller fire kategorier synes å være det de fleste ser som passe. Ni av ti av sier at de ville brukt et stativ for gjenbruk av aviser og tidsskrifter hvis det ble satt opp.

Publikum er også positive til å gå lengre for å kildesortere. Hele 60% sier de er villige til å gå 10 meter eller lengre, men oppgir samtidig at kildesorteringen må være meget godt synlig og godt merket. De fleste var ikke fornøyd med dagens merking. Kun 2% av de spurte mente at søppelstativene skal plasseres diskret og tilbaketrukket.

Fornøyd med renholdet

- Det var også hyggelig å få vite at ni av ti var fornøyd med renholdet på stasjonen, sier Svendsen. – Det er spesielt hyggelig når man vet at folk ofte vegrer seg for å være for positive når de blir spurt om kvaliteten på tjenester. De er redde produsenten vil si seg fornøyd og ikke gjøre ytterligere forbedringer.

Men mange understreket at de så Nationaltheatret stasjon i en særstilling. De oppfattet renholdet her som bedre enn på andre stasjoner.

Kildesortering til sommeren?

Resultatet av undersøkelsen blir at det blir innført kildesortering av søppel på Nationaltheatret stasjon så fort det er praktisk mulig å få det til. Målet er at det skal være i orden til sommeren. - Det blir kildesortering i minst tre kategorier; flasker og glass, aviser og tidsskrifter samt restavfall. Avisene og tidsskriftene skal legges i hyller slik at de kan brukes om igjen av andre. Søppelstativene skal plasseres tettere og merkes tydeligere. Etter utplasseringen vil bruken bli fulgt opp ekstra nøye en periode slik at vi kan se om vi har valgt den beste plasseringen, forteller Svendsen.

Gardermobanen til Jernbaneverket

Landets nyeste jernbanestrekninge blir nå overført til Jernbaneverket, Gardermobanen ved ved Køfta.

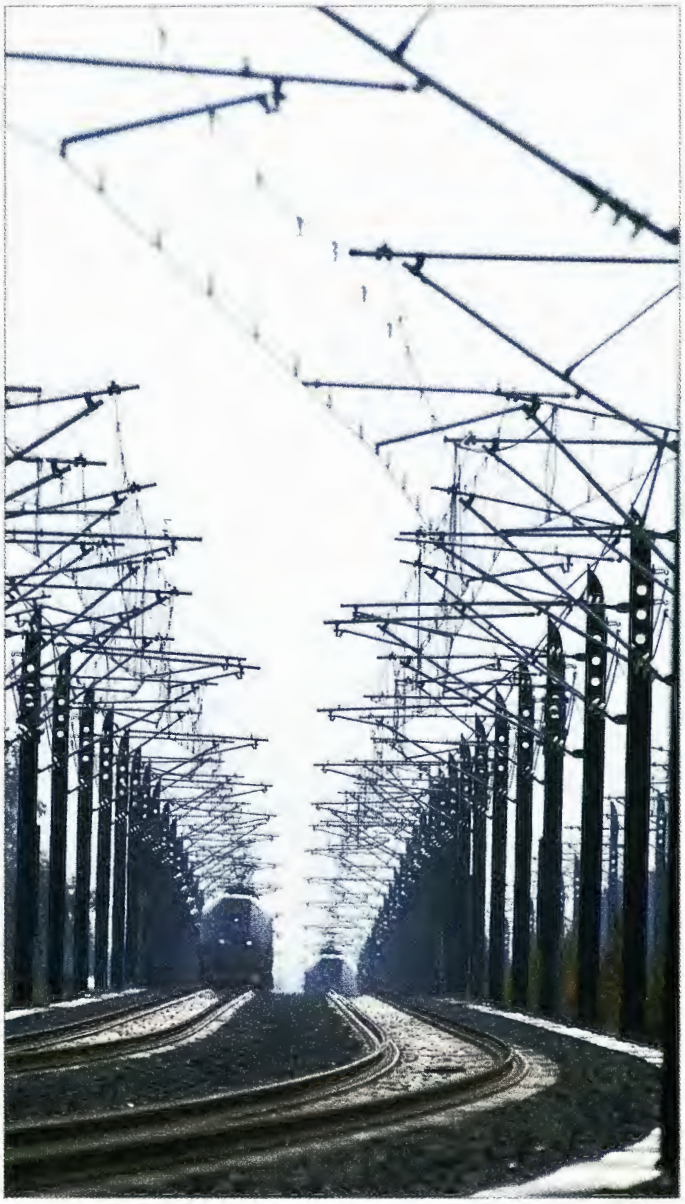
Regjeringen går inn for at Gardermobanen mellom Etterstad og Gardermoen overføres fra NSB Gardermobanen as til Jernbaneverket. Strekningen er 47 kilometer lang og utgjør sammen med banens nordlige del, som ble overtatt av Jernbaneverket i 1998, landets eneste høyhastighetsbane. Jernbaneverket har allerede stått for både trafikkstyring og vedlikehold på banen, sistnevnte på kontrakt for NSB Gardermobanen as. Med på "kjøpet" følger også alle banens stasjoner og holdeplasser med unntak av flytogterminalen på Oslo S.

AV NJÅL SVINGHEIM

Gardermobanen har helt siden åpningen inngått som en del av det ordinære jernbanenettet. Banen har trafikk av forskjellige typer tog i tillegg til flytoget. Bakgrunnen for overføringen av banens infrastruktur er den nødvendige gjeldssaneringen som regjeringen har fastsatt til 6711 millioner kroner. Etter dette er flytoget et rent driftsselskap som i følge forslaget fra regjeringen skal betale kjørevegsavgift for trafikkere banen sammen med NSB BA. Regjeringens forslag i tråd med de anbefalingene Jernbaneverket har gitt. Jernbanedirektør Steinar Killi mener dette er en naturlig konsekvens av gjeldssaneringen og omorganiseringen av NSB Gardermobanen as. Regjeringens forslag skal behandles i Stortinget i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett og Gardermobanen kan allerede være en del av Jernbaneverket fra 1.juni.

Jernbaneverket overtar dermed også de forpliktelsene som NSB Gardermobanen as har i forbindelse med driften av Romeriksporten og garantiansvaret for eventuelle skader på boligeiendommer over tunnelen. Det er fortsatt en rekke praktiske spørsmål som ennå ikke er avklart mellom Samferdselsdepartementet, NSB Gardermobanen as og Jernbaneverket. Det som er klart er at alle ansatte i forvaltingen av infrastrukturen i NSB Gardermobanen as får tilbud om ansettelse i Jernbaneverket.

Banesjef Tore Myrvold i NSB Gardermobanen as sier til Kjøreveien at de håper de erfaringene som er høstet i Gardermobanen, både positive og negative, kan bli vektlagt også i den videre driften av banen. Han tror også at erfaringer fra anleggstiden kan bli nyttige for Jernbaneverket når f.eks det nye dobbelsporet Skøyen – Asker skal bygges. Kjørevieien kommer tilbake med mer stoff om overtakelsen av Gardermobanen senere.



BEGGE FOTO: RUNE FOSSUM

Her på banens nordlige del ved Venjar går banen sammen til enkeltspor fram til Eidsvoll. Denne delen av banen overtog Jernbaneverket i 1998.

På vakt

Engasjert fjellrenskleder

Magne Lauvrak (54) er leder for fjellrensklaget i Kristiansand og jernbanemann på sin hals.

AV SINDRE ÅNONSEN

Han begynte på jernbanen som 22-åring i 1968 – ikke som et resultat av et hippieopprør – men med interesse for maskiner.

-Jeg startet på Baneavdelingen ved sentralverkstedet. Og der ble jeg, sier den sindige sørlendingen fra gamle Mykland kommune (i dag Froland).

Det er etter hvert blitt mange timer i sporet for Lauvrak som gjerne bytter ut PC'en med en befaring i friluft.

-Det er godt at du ikke tar bilde av meg ved siden av computeren. Da hadde kollegaen mine begynt å lure, smiler 54-åringen og antyder at dette ikke er favorittverktøyet hans. Derimot blir han svært engasjert når vi kommer inn på temaet fjellrensk. Der mener han det ligger store utfordringer for Jernbaneverket.

-Vi må få omgivelsene til å forstå hvor stort behovet er. Fjellrensk må gjennomføres med forsvarlige intervaller, sier Lauvrak.

Vil ha to lag

Etter regelverket vil det si at skjæringer og tunneler i Region Sør skal være gjennomgått minst en gang hvert 5. år.

-Men med ett lag og en hel region som arbeidsområde, sier det seg selv at dette blir vanskelig, påpeker Lauvrak som ønsker seg to renskelag i fullt arbeid hele sommeren.

Ellers er han ikke i tvil om hva som har holdt ham på jernbanen i alle disse årene.

-Arbeidsmiljøet. Det har vært helt topp.

Hva tror Lauvrak så om jernbanekulturen i årene fremover?

-Jeg håper den ikke forsvinner, men jeg er ikke overbevist om at de som ansettes i dag utvikler det samme eierskapet til jernbanen som oss. Men du vet – det har jo lett for å bli til at alt var så mye bedre før, smiler han.

Føler eierskap: Magne Lauvrak håper på en fortsatt sterk jernbanekultur, men tror at noe av eierskapsfølelsen til sporet kan bli borte i årene som kommer.

FOTO: SINDRE AANONSEN

Ekspressveteran i tjeneste for Jernbaneverket

På våren har en virkelig stilfull veteran vært å se på norske spor. Et svensk lok av typen Rapid har vært å se med målevogn på Østlandet. Loket skal brukes til dra den svenske målevogna Strix på det elektrifiserte banenettet. Rapid-loket på bildet er bygd i 1955, men er restaurert og satt i stand slik at det skal være like bra som nytt. Maskinene har tidligere vært å se i ekspresstogene mellom Oslo og Stockholm.

AV NJÅL SVINGHEIM

Det er det svenske selskapet Tågåkeriet som disponerer Rapid-loket og som også har satt maskinen i stand. Blant annet er all asbest sanert og førerrommene renovert slik at de tilfredsstiller dagens krav til arbeidsmiljø. Det svenske Banverket har leid inn maskinen fra Tågåkeriet i to år, og inntil den nye norske målevogna er levert og utprøvd blir nok den svenske el-veteranen jevnlig å se på norske spor. Som en ser av bildet er loket lakkert i originalfargene med den gamle SJ-logoen i fronten. Til sammen ble det bygd ti lok av denne typen i årene 1955 – 1961 hos Nohab i Trollhättan. Lokene har en del ytre trekk til felles med Di3 som er bygd samme sted. Det hører også med til historien at Rapidlokene aldri ble noen stor suksess. Lokomotivene er raske, men ble regnet som for svake i de store ekspresstogene.

Men for å trekke målevogna skulle det være krefter i massevis!

Jernbaneverkets Remmy Jørgensen og Tågåkeriets Kjell Molander med måletoget i spor tre på Eina rett etter det store snøfallet i april.

HUSKET Å BESTILLE HYTTE?

Fristen var 1.mai, men pga. sen påske har søkingen vært dårlig. Vi har derfor fortsatt noe ledig kapasitet i sommerferien selv på våre mest ettertraktede sommersteder Trevatn ved Valdresbanen, Merkebekk ved Kragerølbanen og Morskogen ved Mjøsa.
Setter du opp flere alternative steder og tidspunkter har du større mulighet. Send bestilling med navn, tjenestested og telefon dagtid til NJT Reiser, Prinsensgt.7-9.
Faksnr. er 231 52655. Vil du vite mer om feriestedene eller få tilsendt hyttekatalog ring 231 51573.

Jens Melsom forlater RØ

Regiondirektør Jens Melsom er tilsatt i nyopprettet stilling som trafikkdirektør i Bane og Trafikk ved Hovedkontoret.

Jens Melsom sier at han ønsker nye utfordringer etter å ha sittet som leder for Region Øst i nesten fem år. - Det er ikke med lett hjerte jeg forlater interessante arbeidsoppgaver og gode kolleger i regionen, men som den regiondirektør som har sittet lengst i denne jobben syntes jeg nå tiden var inne til å skifte når muligheten for nye, utfordrende oppgaver bød seg i Jernbaneverket.

Det er ennå ikke bestemt når Melsom tiltrer stillingen som trafikkdirektør.

Trafikksikkerhetskonkurransen i mai

To nye vinnere

Fortsatt strømmer det på med svar til trafikksikkerhetskonkurransen her i Kjøreveien. Vi har også hørt at spørsmålene diskuteres ute blant personalet og det er enda viktigere.

Vinnere av trafikksikkerhetskruset for svar på spørsmålene som sto i Kjøreveien i mars ble Jon Einar Vistad, Tele, Stavanger og Olav Selje Moteigen fra Skulestadmo. Kjøreveien gratulerer! De to hadde svart riktig på disse spørsmålene:

Oppgave 1:
Hva menes med sikthastighet?
At toget til enhver tid ikke skal kjøre fortere enn at det kan stoppe på halvparten av den oversiktlige foranliggende strekning, høyst 40 km/h.
Oppgave2:
Ved arbeid på linjen, hvor langt fra farepunktet skal signal "stopp" settes opp?
Minst 800 meter og kan økes etter skjønn hvis det er dårlig sikt, glatt skinnegang m.m.

FOTO: AUDUN HOLTET

Geir W Røer, maskinentreprenøravd. i Baneservice og Odd Magne Olsen, BaneProduksjon Øst, Oslo trakk vinnerne denne gangen.

Oppgave 3:
Når brukes signal "varsom" på linjen?
Når hastigheten er satt ned til 40 km/h.
Ikke tillatt på strekning med største tillatt hastighet over 130 km/h.

Oppgavene i mai

Oppgave 1: Hvor lang tid før rutetid kan tog komme på:
a) Fjernstyrt strekning?
b) Strekning uten linjeblokk?

Svar: _____

_____

Oppgave2: Hvem har ansvaret for en strekning som er definert som anleggsområde?

Svar: _____

_____

Oppgave 3: Hvor langt gjelder toglederes muntlige kjøreordre forbi et utkjørhovedsignal?

Svar: _____

Navn, adresse _____

_____

Lykke til! Svarene sendes som vanlig til Audun Holtet, Hovedkontoret, Stortorvet 7, Oslo.
Fristen er 20.juni. I neste Kjøreveien kunngjøres vinnerne fra aprilutgaven.

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

ANSVARLIG REDAKTØR:

Sigurd Sandvin

REDAKSJON:

Njål Svingheim, redaktør, linje 55156
Olav Nordli, linje 55931
Tine Komissar, linje 72525
Ellen Svendsvoll, linje 57242
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: 4.600

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

Sesongstart ved Norsk Jernbanemuseum, Hamar

Norsk Jernbanemuseum på Hamar starter sesongen 28. mai. Gjennom hele sommeren har du og din familie (ektefelle/samboer og barn) gratis adgang til Jernbaneverkets eget museum. Du behøver bare å vise frem årsbilletten i billettkiosken i perioden 28. mai - 27. august.

Husk; Hamar er bare 1 ½ time fra Oslo - enten du kjører bil eller tar toget! Foruten at museet viser frem rullende materiell, hus og stasjoner, sporanlegg og temautstillinger som viser norsk jernbanehistorie, finner dere hanen og hønene spankulerende ved Banevokterboligen. Damptoget "Tertitten" kjører i timesrute i parken hver dag t.o.m. 13. august. Konkurranser og oppgaver for hele familien i utstillingene/parken. Beliggenheten ved Mjøsa og Domkirkeodden gjør oppholdet til en fullkommen heldagsutflukt. Museumskiosk. Servering i gammel restaurantvogn. Av arrangementer vil vi spesielt anbefale Jernbanemuseets Dag, Bok-loppemarkedet og en tur med karettoget.

UTDRAG FRA SOMMERPROGRAMMET:

Søndag 28.5. Jernbanemuseets Dag

Sesongåpning med underholdning, utstillinger og aktiviteter. Tertitt-sesongen starter. Hamar Janitsjarskole har salg i restaurantvognen. Salg av ertesuppe i banevokterboligen. GM-Gruppen kjører chartertog tur/retur Oslo.

Søndag 18.6.Bok-loppemarked fra museets bibliotek

Bøker og tidsskrifter om jernbane, reiseliv, museumsvirksomhet, m.m. selges billig.

Helgen 15.-16.7. - NOHAB-helg

Visning og kjøring av museets diesellokomotiv Di3.616 ved museet. Utstilling v/GM-gruppa. Museumsbillett gjelder for kjøring med diesellokomotivet.
NOHAB-helg arrangeres også 5.-6.8.

Søndag 20.8. Med karettoget og "Caroline" til Klevfoss Industrimuseum

Visning av forestillingen «Arbesdaer» ved Klevfoss.

Søndag 10.9. Kulturminnedagen: "Kommunikasjon"

Samarbeid med Hedmarksmuseet og flere kulturaktører og foreninger i Hamar om en spennende aktivtetsdag rundt Rosenlundvika. Vi håper også å kunne kjøre med karettoget.

For opplysninger ta kontakt med oss eller se etter nyheter på JBVs intranett.
Jernbaneverket Norsk Jernbanemuseum, Strandveien 132, 2316 Hamar
tlf. 62 51 31 60 - intern tlf. 73 160 http:/www.jernbaneverket.no/om/forretningsenheter/

Åpningstider: 28. mai - 27. august.
Alle dager kl 10.00-16.00 (I juli til kl 18.00).

Virksomhetsplanlegging til høsten: Skal din avdeling ha et dagsseminar eller møte? Legg dette til Hamar og Norsk Jernbanemuseum. Vi tar imot mindre grupper fra NSB og Jernbaneverket, og samarbeider med byens hoteller for større møter/seminarer. Ta kontakt med Bjørg Eva Aasen eller Mette Larsen for nærmere avtale.

Praha

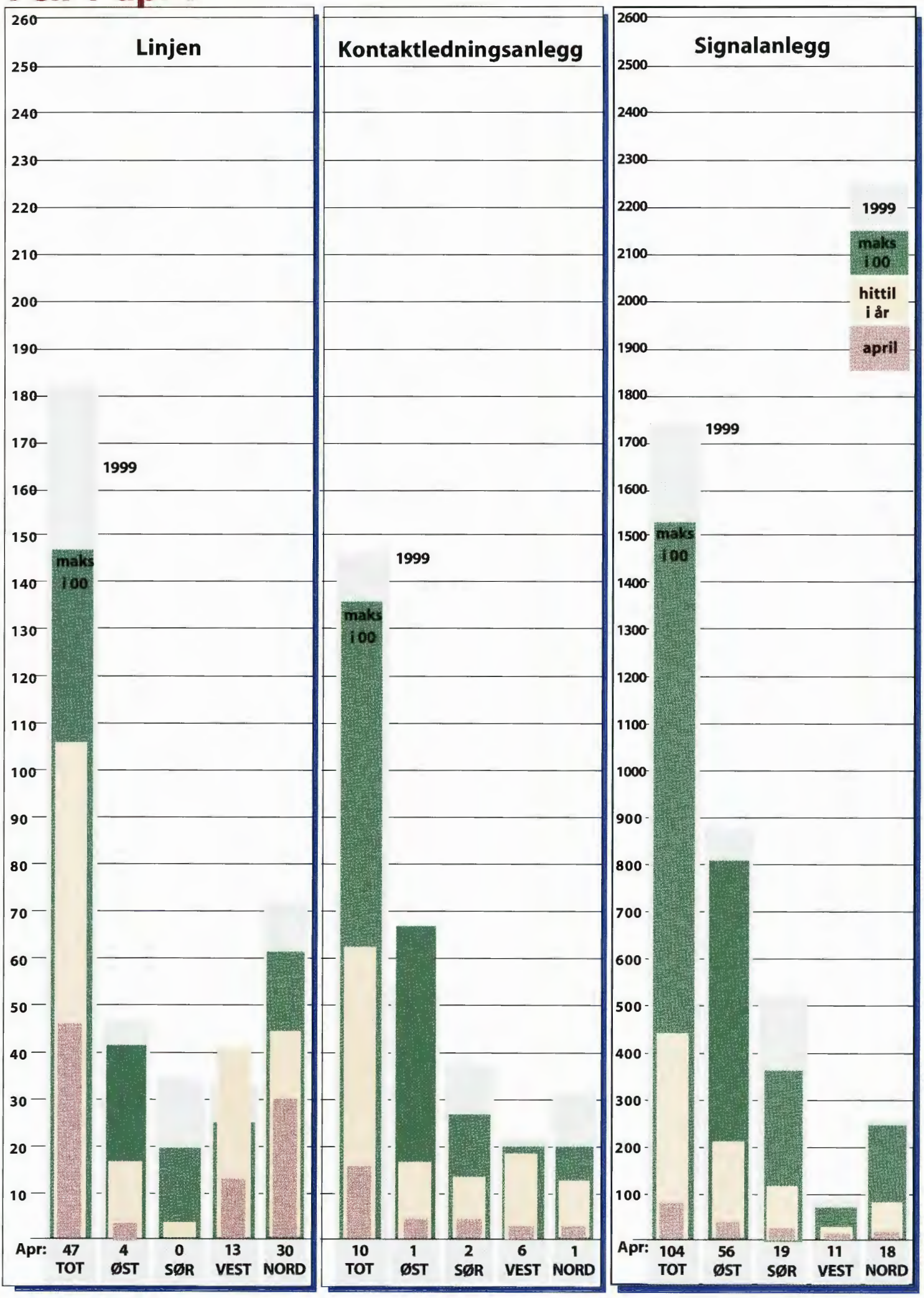
Med tog 26. august til 2. september. Benytt anledningen til å se byen som Goethe kalte "Praha - den vakreste kuvelen i verdens krone". Se pragerborgen og St. Vituskatedralen, Karlsbroen med sine 30 statuer og selvfølgelig Moldau

Kenya

Safari - 7. til 16. juli. Bli med på en "en-gang-i-livet-opplevelse". En fotosafari hvor du møter villdyrene i deres egne områder. Turen kan forlenges med badeferie ved Mombasa med hjemreisen 21. juli.

NJT Reiser, Telefon 23 15 15 73, mandag tom torsdag kl 10.00 - 15.00

Feil i april


Linjen
Kontaktledningsanlegg
Signalanlegg
1999
maks i 00
hittil i år
april
Apr:
47 TOT
4 ØST
0 SØR
13 VEST
30 NORD
10 TOT
1 ØST
2 SØR
6 VEST
1 NORD
104 TOT
56 ØST
19 SØR
11 VEST
18 NORD

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
nr 5 mai 2000

Anleggsveger

Anleggsvegen langs Bergensbanen. Norsk Jernbanemuseum samling.

Til noen av de mer avsideliggende jernbaneanleggene var det nødvendig å ta i bruk lengre anleggsveger, dels nybygde, dels utbedrede gamle ferdselsveger. «Rallarvegen» langs Bergensbanen er best kjent, men også vegen fra Rombaksbotn opp til Ofotbanen og videre inn i Sverige er vel bevart og godt kjent.

AV THOR BJERKE

Vegen til Ofotbanen og Malmbanen, som til sammen er på ca. 60 km på norsk og svensk side, var helt nødvendig for å få inn nødvendig redskap, byggematerialer og proviant til anlegget. Fra Romsbaksbotn, dit det var båttransport, går vegen bratt opp lia. Her ble det bygd veg allerede i den engelsk anleggsperioden på slutten av 1880-tallet. Deler av vegen på norsk side var finansiert av svenskene, som også var sterkt avhengig av den. Anleggsarbeiderne til banen kom seg også inn i fjellet ved hjelp av disse vegene. Opp de bratteste stigningene ble det bygd taubaner for å lette transportene.

Da Bergensbanen skulle anlegges var det viktig å skaffe seg en brukbar adkomst til høyfjellsstrekningen, i første rekke til anlegget av Gravhalstunnelen. En gammel veg i Flåmsdalen ble utbedret og dels omlagt. Vegen gikk opp til Kårdal og var 15 km lang. De først omlagte partiene, opp til Melhus, var ferdig våren 1897. Fra Kårdal og frem til den bratte oppstigningen mot Myrdal var det bygd kjøreveg i 1896, mens det videre opp til Myrdal ble anlagt en provisorisk veg til Gravehalstunnelens anlegg. Vegen fra Fretheim til Kårdal ble forøvrig overtatt av fylkets vegvesen i november 1907 mot at NSB skulle bekoste halvparten av vedlikeholdsutgiftene frem til Flåmsbanas åpning. Også vegen videre opp til Myrdal ser ut til å ha blitt tatt over av vegvesenet. Vegen fra Voss til Upsete ble utbedret før jernbanebyggingen tok til. Dermed hadde man skaffet seg adkomst til begge sider av tunnelanlegget. Fra Myrdal fortsatte vegen østover til Haugastøl. Denne anleggsvegen ble behandlet av Stortinget i 1912, som da fant det hensiktsmessig at jernbanen sto for vedlikeholdet. Forut for dette kom det innspill fra Den norske Turistforening, som i 1911 anmodet om at vegen ble tilsett og vedlikeholdt slik at den kunne brukes av fotgjengere. Anleggsvegen langs Bergensbanen er i dag kjent som Rallarvegen og høyt priset av tusenvis av sykkelturister hver sommer.

På Nordlandsbanen ble det i 1923 bygd en anleggsveg nord for Snåsa. Deler av denne er i behold.

Kilder: St.prp. 48/1897, 1/1910 (anleggene s.4), 1/1912 (anleggene s.16), Utkast til Nasjonal verneplan fra RN, boken «I rallarnes spor» av Agge Theander.