KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

Nr 7 - 2000

Offensiv transportplan

I slutten av september legger regjeringen for første gang fram en felles transportplan for veg, luft, sjø og bane for Storinget. Samferdselsminister terje Moe Gustavsen sier regjeringen vil satse videre på utvikling av jernbanen.

Side 6

Anbefaler lydalarm

Utvalget som har vurdert lydalarm ved togleder-sentralene anbefaler dette ved alle sentraler.

Side 4

Børsstemning på toginfo

Sommeren har vært uoversiktlig for jernbanen. Toginformatørene på Oslo S har hatt det mer enn travelt i perioder.

Side 9

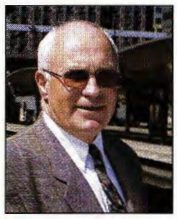
Jernbaneverket

Raumabanen overtar vegtransporter

7. august gikk de første trailertilhengerne på godsvogner på Raumabanen. I. juli ble banen klargjort for lasteprofilet P407 og nå er allerede 18 vogntog daglig flyttet fra veg til bane mellom Åndalsnes og Oslo.

Side 3

Signaler



Synergi, en nøkkel til forbedringer

Nå i midten av august startet en informasjons- og motivasjonskampanje for å styrke bruken av Synergi som virkemiddel i trafikksikkerhetsarbeidet. Først ut er ledere i produksjonsområdene i BaneProduksjon Sør og etter hvert skal kampanjen omfatte produksjonsmedarbeidere i hele landet. Dette er et svært viktig arbeid fordi sikkerheten er jernbanens viktigste konkurransefortrinn. Sikkerhetstiltak har derfor høyeste prioritet i Jernbaneverket. I alt vi gjør skal sikkerhetsnivået opprettholdes og stadig forbedres. For å kunne oppnå dette er bruken av Synergi som dataverktøy helt avgjørende. Dersom vi ikke vet hvor vi skal sette inn forbedringstiltakene er det håpløst å få til systematiske forbedringer av verken din personlige sikkerhet eller sikkerheten for personer og gods på togene.

I løpet av våren i år har 240 medarbeidere deltatt på grunnkurs i Synergi og det er oppnevnt ansvarlige superbrukere i alle hovedenheter. Bakgrunnen for at Jernbaneverket nå bruker store ressurser på å informere om Synergi som verktøy, er at vi er avhengig av hver enkelt ansatts bidrag for å lykkes. Bare gjennom en aktiv innmelding av uhell, uønskede hendelser og tilløp til slike er vi stand til å høyne sikkerhetsnivået. Vi har alle et ansvar for hverandres og de reisendes sikkerhet. Synergiblokken er én måte å ivareta dette arbeidet på.

September blir også en spennende måned for jernbanens framtid. Nasjonal transportplan legges fram i slutten av måneden og der vil vi finne svar på hvordan regjeringen ønsker å prioritere innenfor transportsektoren i årene som kommer. Samferdselsministeren har allerede gjennom presentasjonen av Oslopakke 2 gjort det klart at nye dobbeltspor til Asker og Ski skal prioriteres. Hvordan jernbanen skal utvikle seg i resten av landet, også sett i lys av andre transportformer, blir spennende lesning for oss som steller med jernbanen. De endelige svarene på viljen til utvikling kommer i de årlige statsbudsjettene.

Til slutt vil jeg nevne den viktige begivenheten det var da Raumabanen nå i august kunne ta imot de første transportene av semitrailere. Her viser jernbanen i praksis at den er stand til å overta transport som tidligere gikk på veg. Arbeidet med å sette også resten av jernbanenettet i stand til å ta slike transporter skal prioriteres framover.

Denne utgaven av Kjørevegen er det siste nummeret hvor Sigurd Sandvin står som ansvarlig redaktør. Sandvin tiltrer ny jobb i Telenor 1. september. Også redaktør Njål Svingheim skal over i ny jobb i NRK Buskerud den 1. november. Jeg vet jeg har Jernbaneverkets ansatte med meg når jeg berømmer og takker Sandvin og Svingheim for at de har gjort Kjørevegen til et meget lesbart blad. Vi ønsker dere til lykke videre.

Steinar Killi

Ny giv for Synergi

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Jernbanedirektør Steinar Killi og Roar Engrønningen fra Hovedkontoret ønsker ny giv for Synergi gjennom kampanjen som nå pågår.

Hovedkontoret har nå gjennomført opplæring for 240 ansatte i Jernbaneverket i dataverktøyet Synergi. Synergi er et system som er laget for å fange opp alle hendelser som har med helse-miljø- og sikkerhet på arbeidsplassen å gjøre. Samtidig har tilpasning av systemet til de særegne behovene som Jernbaneverket har, blitt gjort. Hovedkontoret ønsker nå å gå videre i denne prosessen ved å gjennomføre en informasjons- og motivasjonskampanje for å øke kunnskapen om-, og antall registreringer i Synergi.

Sammen med superbrukerne i hver enhet er det lagt noen rammebetingelser for kampanjen. Starten var 15.august. Det er hovedenhetene selv som organiserer informasjons- og motivasjonsmøtene. -Det er laget nytt informasjonsmateriell som deles ut på disse møtene, forteller Roar Engrønningen ved Hovedkontoret. Hvert møte vil vare om lag 1,5 time.

INNHOLD

Kjørveien 7-2000

Raumabanen klar for p 407	3
Anbefaler lydalarm	4
Signaturtog er trygge	5
Offensiv transportplan	6
Stor trafikkvekst	8
Hektisk på toginfo	9
Opprydding på høyfjellet	10
Omfattende arbeid på Vestfoldbanen	12
Vestfoldbanen fjellsikret	13
Byggestart for museet	14
Nordagutu tåler å blir sett	16
Vinstra skysstasjon åpnet	18
Kontrakt på Nykirke	20
Fem begivenhetsrike år	21
Historisk vannkilde i Tønsberg	24
Data for KL-beregning	25
Trafikksikkerhetskonkurransen	26
På vakt	27
Arrangementer og medlinger	28
Feil i juli	31
Formiddag på Autopistaen	32

ETTER OMFATTENDE ARBEID:

Raumabanen klar for p407

Fra 1.august er Raumabanen klar for frakt av semitrailere etter de største godkjente lasteformatene som gjelder på veg. Det betyr at 18 store vogntog i døgnet flyttes fra veg til bane på strekningen Åndalsnes – Alnabru. Jernbaneverket stengte Raumabanen i to uker i juli for å foreta de nødvendige arbeidene med utvidelse av banens lasteprofil. –Arbeidene gikk meget bra og også den stramme tidsplanen holdt, forteller oppsynsmann Stig Svestad på Raumabanen.

ALLE FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Det er tunnelene som måtte tilpasses før Raumabanen kunne ta i mot de største trailerene på godsvogner. Oppsynsmann Stig Svestad, her ved Kylling tunnel ved Verma, er meget godt fornøyd med måten arbeidet ble utført på.

AV NJÅL SVINGHEIM

Hovedtyngden av tilpasningsarbeidene på Raumabanen ble foretatt i tiden 1. – 15.juli. Da var banen stengt for all trafikk mellom Bjorli og Åndalsnes, mens det gikk ett daglig godstogpar mellom Dombås og Bjorli. Før øvrig var hele den 114 kilometer lange banen definert som anleggsområde. Det var i banens fem tunneler at det var nødvendig med tilpasninger. De store trailertilhengerne er helt firkantet i toppen og kommer derfor i konflikt med tunneltaket som har en bue i toppen. Enkelte steder var det nok med nedpigging av fjellnabber som stakk ut fra tunneltaket, mens det andre steder måtte foretas større arbeider, forteller Stig Svestad.

Mest omfattende var arbeidene i Kylling tunnel som ligger like ovenfor den berømte steinhvelsbrua ved Verma. I øvre ende av denne tunnelen måtte skinnegangen senkes i en lengde av 200 meter. Dette ble valgt fordi tunnelen har en spesiell portal og utmuring i toppen. Tunnelportalene har, med unntak av nordre portal i Bjorli tunnel, fått beholde sitt opprinnelige utseende. Svestad berømmer både byggeleder Bjørn Morset fra Noteby og entreprenøren Mika as som utførte arbeidet. Også Jernbaneverkets egne folk, 10 medarbeidere fra Bane Produksjon Nord, fortjener honnør for innsatsen sin i denne hektiske 14-dagersperioden, sier Stig Svestad.

P407

Denne forkortelsen betyr at lasteprofilet tillater vognes som med last måler inntil 407 millimeter over skinnetopp. Den trafikken som med dette lasteprofilet overføres fra vegnettet er hovedsakelig nyskapt trafikk for jernbanen. Godstransportørene kan dermed sende selve trailertilhengeren på jernbanen mens biler de koples til biler til og fra terminalene. På Raumabanen har den store transportøren Waagan transport i Ålesund allerede tegned kontrakt med NSB Gods om frakt av ni semitrailere i hver retning hvert døgn. Ved at Raumabanen nå er åpnet for p407, er det Nordlandsbanen og Bergensbanen av de store godstrafikkbanene som gjenstår. Nordlandsbanen skal etter planen være klar i 2002, mens Bergensbanen med sine mange tunneler etter planen skal være klar i 2003.

Inne i tunnelene ble små fjellnabber sprengt vekk. Her er folk fra entreprenørfirmaet Mika as i sving inne i Bottheim tunnel.

Togene kan nå ta med seg større godsvogner (trailertilhengere opplastet på godsvogner) gjennom Raumabanens tunneler. Lokomotivtype Di3 gjør for øvrig sine siste turer på banen nå høst.

UTVALG:

Anbefaler lydalarm

FOTO: RUNE FOSSUM

Toglederne har periodevis flere forhold som krever oppmerksomhet samtidig. Derfor kan det gå noe tid mellom hver gang det enkelt togs bevegelser kan følges. En lydalarm vil kunne redusere responstiden dersom et tog skulle passere stoppsignal uten tillatelse, mener arbeidsutvalget. Foto fra Oslo togledersentral.

Lydalarmer koplet opp mot togs passering av hovedsignal som viser "stopp" anbefales innført ved alle togledersentraler. Det er hovedkonklusjonen i en rapport laget av utvalget som har vurdert effekten av slike alarmsystemer. Utvalgets rapport er sendt ut på høring til regionene med frist til å uttale seg satt til 1.september. Etter alt å dømme kommer lydalarmer til å være på plass ved togledersentralene så fort det er praktisk mulig å få dem montert.

AV NJÅL SVINGHEIM

Jernbaneverket har i dag akustisk alarm for togs passering av hovedsignal som viser "stopp" ved togledersentralene i Narvik og i Bergen. Ved begge disse sentralene har man gode erfaringer med systemet. Bakgrunnen for arbeidet som nå er gjort er at slik alarm har kommet i fokus etter den tragiske togulykken på Rørosbanen 4.januar. Utvalget som har laget rapporten har bestått av trafikksjef Øyvind Brustad i Region Nord, trafikkleder Øyvind Gurholt i Region Sør, senioringeniør Ronald Hortmann og førstekonsulent Ingar Hanserud fra Trafikksikkerhetsavdelingen ved Hovedkontoret. Mandatet deres har vært å "vurdere tekniske muligheter, sikkerhetsforhold, økonomiske forhold, ansvarsforhold for toglederne og andre spørsmål gruppen anser som relevante."

Hensikt

-Hensikten med å montere en akustisk alarm ved togledersentralene er å redusere tiden det tar for toglederen å oppdage det dersom et tog har passert stoppsignal, sier trafikksjef Øyvind Brustad i Region Nord, som har ledet arbeidsutvalget. Toglederen har i sin arbeidssituasjon ikke mulighet til å følge hvert enkelt togs bevegelser til en hver tid. Flere faktorer spiller inn i arbeidssituasjonen, slik at tiden som går mellom hver gang toglederen ser på de enkelte togbevegelsene er variabel. Det kan også oppstå flere situasjoner samtidig som gjør at oppmerksomheten trekkes bort fra enkeltområder for en periode. Erfaringsmessig vil ikke toglederen ha oppmerksomheten borte fra skjerm eller tablå i lengre tidsrom. – Vi mener det likevel er riktig å innføre akustiske alarmer for å sikre kortest mulig responstid dersom tog passerer signaler som viser "stopp", sier Brustad. Dette øker sannsynligheten for at alvorlige hendelser i slike tilfeller kan unngås. Statistikken forteller oss at av 40 millioner signalpasseringer hvert år ,skjer det passering av stoppsignal i 25 – 30 tilfeller. De fleste av disse er i en slik kategori at toget "sklir" litt forbi signalet på grunn av bremselengden. Virkelig kritisk passering av stoppsignal, ut mot et annet tog, skjer statistisk fra 1 gang per år til en gang per tiår. Det er i disse kritiske situasjonene at utvalget mener akustisk alarm kan bidra til å avverge eller redusere konsekvensene av alvorlige hendelser.

-Utvalget mener innføring av akustisk alarm ikke medfører et større sikkerhetsansvar for den enkelte togleder, alarmen vil utelukkende være til hjelp for å redusere responstiden fra hendelsen inntreffer til tiltak kan settes i verk. Slike tiltak kan være utkopling av kjørestrøm, varsling over togradio eller varsling over mobiltelefon. –Vi understreker likevel at vi mener utbygging av ATC gir den beste barriere mot at tog passerer hovedsignal i "stopp", sier Øyvind Brustad.

Konklusjon

Utvalgets hovedkonklusjon er altså å anbefale at lydalarmer monteres ved alle togledersentraler som ikke har slikt utstyr i dag. –Vi mener det bør være en forutsetning at det samtidig sørges for full kommunikasjonsdekning mellom tog og togledersentralene på alle strekninger, sier Brustad. Alarmen som varsler togs passering av signal som viser "stopp"må også skille seg vesentlig fra eventuelle andre lydalarmer ved togledersentralene. Utvalget foreslår at alarmen bare blir utløst dersom et tog passerer et hovedsignal som viser "stopp". For alle togledersentraler til sammen tyder beregninger på at alarmen vil bli utløst mellom 1 og 100 ganger i året. Avhengig av hvilket alternativ som velges vil kostnadene for å få utstyret på plass ligge mellom 6 og 20 millioner kroner.

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Krengetogene er like trygge som de "gamle" ekspress togene. Type 73og et El 18-trukket ekspresstog på Bø stasjon.

Signatur er like trygt som ekspresstog

Jernbaneverkets sikkerhetsanalyser av Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen konkluderer med at risikoen ligger innenfor det akseptable. I motsetning til det inntrykk som har vært skapt i media den siste tiden, konkluderer analysene med at en enkeltreise med NSB BAs Signaturtog er akkurat like trygg og sikker som en tur med de ordinære ekspresstogene med B7-materiell.

AV SIGURD SANDVIN

Arbeidet med helhetlige sikkerhetsanalyser av de tre krengetogstrekningene startet opp i fjor høst. Dette var en av betingelsene Statens Jernbanetilsyn satte for å godkjenne bruken av Signatur på Sørlandsbanen. Jernbaneverket har gjennomført arbeidet i samarbeid med eksterne eksperter, bl.a. fra Det Norske Veritas. Analysen av Sørlandsbanen ble oversendt Statens Jernbanetilsyn 15. april, mens tilsvarende dokumenter for Bergens- og Dovrebanen ble oversendt i juni.

Selv om forholdene er ulike på de tre strekningene, er det tre hovedkonklusjoner som er noenlunde sammenfallende:

- For passasjerer som tar BM 73 (krengetog) vil sikkerheten på en enkeltreise være den samme som om de skulle ta EL 16/B7 (ekspresstog).
- Risikoen for tredjeperson på planoverganger eller som oppholder seg ulovlig i sporet øker noe fordi det er flere togpasseringer med krengetogene og fordi de kjører raskere enn ekspresstogene. Denne økte risikoen kompenseres delvis gjennom nedlegging av planoverganger (krengetogtiltak) og endring av signalplasseringer.
- Den totale risikoen for all togvirksomhet både for passasjerer, togpersonale og tredjeperson (i spor og på planoverganger) er innenfor det akseptable (Jernbaneverkets akseptkriterier).

Sikkerhetsanalysene er todelt; selve sikkerhetsanalysen og en detaljert sikkerhetsoppfølgingsplan (SOP). Det er den enkelte region som har ansvaret for utarbeidelsen av dokumentene. Prosessen videre med dokumentene er at Statens jernbanetilsyn (SJT) gir tilbakemelding om innholdet før de endelige analysene er klare. For Sørlandsbanens del mottok Jernbaneverket i begynnelsen av juli brev fra SJT med i alt ni spørsmål og kommentarer. Arbeidet med å besvare disse er i gang.

Prosessen med utarbeidelse av slike helhetlige sikkerhetsanalyser er nytt i jernbanesammenheng, men erfaringene er svært positive. Arbeidet gir Jernbaneverket en total oversikt over alle sikkerhetskritiske punkter på banestrekningene som er bedre enn det man har hatt tidligere. Det er derfor bestemt at tilsvarende analyser av alle øvrige strekninger på nettet skal utarbeides i løpet av inneværende og neste år.

Konklusjonene i de tre første, foreløpige analysene (som er referert over) tilsier ingen ekstraordinære eller umiddelbare tiltak av sikkerhetsmessig art knyttet til trafikken med krengetogene. Dialogen med Statens Jernbanetilsyn og de endelige sikkerhetsanalysene vil imidlertid avgjøre hvorvidt det vil være behov for å iverksette ytterligere tiltak - for eksempel nedleggelse av flere planoverganger, justering av hastighet eller liknende.

Offensiv jernbanesatsing i transp

Samferdselsminister Terje Moe Gustavsen prioriterer nye dobbeltspor til Asker og Ski først av nye jernbaneanlegg i årene som kommer.

I slutten av september legger regjeringen Nasjonal transportplan fram for Stortinget. For første gang er det laget en felles transportplan for veg, luft, sjø og bane. Samferdselsminister Terje Moe Gustavsen sier han ikke kan være særlig konkret om hva planen inneholder for jernbanens del, men det er ikke vanskelig å lese en positiv holdning til videre jernbanesatsing ut av det han forteller i dette intervjuet med Kjøreveien. – Der vi har jernbane vil vi satse videre på den, sier Moe Gustavsen. Kapasitetsøkning i Osloområdet, krengetogtilpasningene, godsterminaler og profilutvidelser er noen av stikkordene han nevner som viktige for jernbanen. Grunnleggende ting som sikkerhet og punktlighet er avgjørende elementer som bare kan innfris gjennom et godt vedlikehold, understreker samferdselsministeren.

FOTO: JO ARTHUR ANDERSEN

Både på Drammenbanen og her på Østfoldbanen er kapasiteten i ferd med å sprenges og togene kjører i kø. Dette bildet er fra Vevelstad holdeplass.

AV NJÅL SVINGHEIM

Samferdselsminister Terje Moe Gustavsen vil altså ikke være altfor konkret om inneholdet i Nasjonal transportplan. –Dette er en stortingsmelding og det den skal derfor selvsagt legges fram for Stortinget først, sier samferdselsministeren. I et år som dette har vært til nå for jernbanen er det likevel viktig å understreke at regjeringen vil satse på jernbanen også i framtida. Hovedutfordringen på utbyggingssiden blir å få bygd ut til fire spor i vest- og sørkorridoren. Terje Moe Gustavsen trekker fram den infrastrukturen vi har fått nordover fra Oslo ved Gardermobanen som eksempel på hvordan det også bør bli vest- og sørover. –Vi må legge til rette for at bane blir hovedtransportmidlet i hovedstadsområdet, sier han. –Det hjelper lite om NSB BA kjøper inn nye tog dersom det ikke følges opp gjennom bedre sporkapasitet. I Oslopakke 2 som ble lagt fram tidligere i sommer, vil jeg si at jernbanen, eller bane om vi inkluderer T-baneringen i Oslo, er hovedelementet i satsingen.

MINISTEREN:

ortplanen

BEGGE FOTO: RUNE FOSSUM

Mellom Ski og Moss har både bane og veg fått en kraftig standardheving. Her ved Hølenbruene.

Også resten av jernbanenettet

Selv om Terje Moe Gustavsen understreker de mest folkerike områdene som de viktigste når det nyanlegg er han rask med å understreke at jernbanen også skal utvikles videre i resten av landet. –Det er ingen tvil om at krengetogsatsingen er riktig og må videreføres, sier ministeren. – Krengetogene fikk et tilbakeslag nå i sommer, -javel, men denne teknologien har framtida for seg og vi vil videreføre krengetogutbyggingen på Østfold og Kongsvingerbanen i tillegg til Bergens-, Sørlands,- og Dovrebanen. Av andre nye viktige prosjekter for jernbanen er det tre nye tunneler samferdselsministeren trekker fram. Det er Ringerikstunnelen, Eidangertunnelen og Gjevingåsen. –Jeg kan ikke her og nå si hvilken plass disse viktige prosjektektene får i Nasjonal transportplan, sier han, det må dere vente med til dere kan lese planen om en snau måned. Det jeg kan si er at vi registrerer behovene for disse tre prosjektene. I tillegg nevner samferdselsministeren utbygging av stasjonene til knutepunkter som en viktig satsing framover.

Godstrafikken

-Det er stadig noen forsøker å redusere jernbanens betydning i transportarbeidet gjennom å vise til en prosentandel av all transport, sier Moe Gustavsen. Da må vi huske på at det slett ikke er jernbane til alle steder i dette landet og at de aller fleste transporter går over så korte avstander at jernbane ikke er aktuell. Det er på de lange strekningene der jernbanen går i dag at den viser sin store betydning, sier samferdselsministeren, og trekker fram den høye andelen av all godstransport mellom Oslo og Bergen som et eksempel. Moe Gustavsen understreker at det også er viktig å videreføre profilutvidelsene slik at hele jernbanenettet kan ta større containere og trailertilhengere. Han har også merket seg transportene som kom i gang på Raumabanen nå i august der 18 vogntog daglig allerede er flyttet over fra veg til bane mellom Åndalsnes og Oslo. De nye godsterminalene i Trondheim og ved Stavanger vil også bidra til å bedre forholdene for jernbanens godskunder, sier han. Det er sjelden at transportene går med jernbane fra dør til dør og derfor er terminalene for omlasting så viktige, legger han til.

Vilkårene

Det som er avgjørende for jernbanen skal lykkes med sin oppgave er den er til å stole på. –Vi har en lang jobb foran oss på sikkerhetssiden og bare gjennom et systematisk vedlikehold kan punktligheten bedres. Dersom jernbanen ikke er til å stole på blir den heller ikke et aktuelt alternativ, verken for gods- eller persontrafikk., sier samferdselsminister Terje Moe Gustavsen. De endelige svarene på hva Nasjonal transportplan betyr for jernbanen i de neste ti årene, får vi altså i slutten av september.

OFFISIELL JERNBANESTATISTIKK:

Kraftig økning i togreiser

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Prosjektgruppen som har arbeidet med jernbanestatistikkheftet: Foran fv: Elisabeth Guttormsen, Ingolv Pedersen (prosjektansvarlig), Trond Børsting (prosjektleder), bak fv: Ingar Hanserud, Christopher Schive og Aslak Træe.

Jernbaneverket har for 1999 laget en offisiell jernbanestatistikk for jernbanedriften i Norge i sin helhet. Denne statistikken skal lages for hvert år framover. Statistikken viser at i 1999 hadde jernbanetrafikken en kraftig økning. Jernbanen hadde i fjor hele 54, 5 millioner passasjerer, noe som er en økning på 13 % fra 1998.

Jernbanestatistikken inneholder både trafikktall fra alle operatører og data for utviklingen i infrastrukturen og trafikksikkerheten.

AV NJÅL SVINGHEIM

Det er slett ikke første gang det lages en offisielle jernbanestatistikk for Norge. Første gang det skjedde var for driftsterminen 1884-1885. Senere har NSB årlig gitt ut jernbanestatistikk fra 1932 av. Siden 1996 har NSB BA gitt ut statistikkhefter hovedsakelig knyttet til trafikkvirksomheten, mens Jernbaneverket har hatt en del statistiske data i sin årsmelding.

-Etter delingen av NSB i 1996 har det blitt naturlig at Jernbaneverket lager en årlig statistikk som tar for seg hele jernbanevirksomheten og presenterer tall og fakta for både trafikkutvikling, infrastruktur og hendelser, sier prosjektleder Trond Børsting.

Den første nye versjonen av statistikkheftet inneholder gledelig lesning når det gjelder trafikkutviklingen i 1999. Ingen annen transportform øker slik som jernbanen gjorde det i fjor. Av de 54,5 millioner passasjerene som tok tog i 1999, reiste 50 millioner med NSB BA, 4,1 millioner med NSB Gardermobanen as, mens Flåm Utvikling as hadde 370.000 reisende på Flåmsbana. Av de siste årenes statistikkopplysninger kan vi se at jernbanen i 1999 hadde nesten 20 millioner flere passasjerer enn i 1993. Godstrafikken lå i 1999 på omtrent samme nivå som året før i antall millioner tonnkilometer. (2913 millioner tonnkilomter i 1999 mot 2976 i 1998). NSB BAs godstrafikk økte noe i antall tonn, mens en nedgang i antall tonn malm som ble fraktet på Ofotbanen gir en samlet nedgang.

Heftet inneholder videre faktiske opplysninger om banestrekningene, når de ble åpnet, hvor lange de er osv. Det er laget egne kart som viser hvor på jernbanenettet det kjører flest tog per døgn og hvor det transporteres flest tonn gods. Videre kan man finne kart som viser skinneprofiler i bruk på jernbanenettet, hvilken type sviller som benyttes og alderen på kontaktledningsanleggene. I det hele tatt gir det nye jernbanestatistikkheftet opplysninger om svært mange av de mest aktuelle spørsmålene om jernbanenettet og trafikken på det. Statistikkheftet baserer seg bl.a. på opplysninger i Banedatabanken og rapporteringer fra operatørene vedrørende trafikkinformasjon. For de kommende årene er det meningen at statistikkheftet skal foreligge så tidlig som mulig.

FOTO: RUNE FOSSUM

Jernbanetrafikken har hatt en langt kraftigere trafikkvekst enn andre transportformer i 1999.

Fra denne plassen styres all informasjon til Oslo S. og Nationaltheatret stasjoner. – Det går 850 tog i døgnet over Oslo S, så det kan bli temmelig hektisk, forteller Anne Mette Roksti.

Børsstemning hos toginfo

En klar og behagelig stemme smyger seg ut av høyttaleranlegget på Oslo S.: «Tog til Skien ventes om kort tid i spor fire.» Har du hørt den før? Noen gang tenkt på hvor den kommer fra? Noen gang lurt på hvordan stemmen kan være like kald og rolig når forsinkelsene tårner seg opp og ingenting går som det skal?

AV ELLEN SVENDSVOLL

Togledersentralen på Oslo S. får meg alltid til å føle at jeg er på NASA´s romfartssenter rett før oppskyting. Jeg venter bare på at noen skal begynne å telle ned. Den ene langveggen er dekket av lystavler som viser posisjonen til alle tog som befinner seg i et område fra Asker til Hamar, fra Kornsjø til Gjøvik. På tre avsatser sitter det en mengde mennesker, hver med 4 – 5 dataskjermer foran seg og diverse annet teknisk utstyr. De kikker på skjermene, tar ut utskrifter, snakker i telefonen og trykker på knapper. Her finner du toginformatørene, fire av gangen mellom kl. 06.30 og 22.00 på hverdager, to om natta og to eller tre i helgene. De er plassert i nærheten av toglederne som styrer «deres» strekninger slik at de kan fange opp det som skjer med en gang.

FOTO: ELLEN SVENDSVOLL

Gro Bakkefjord og Gerd Heiland er blant de fire som jobber mest med Banemeldingssentralen. - Men vi har vanlige infovakter også, forteller de.

Jernbanevær

- I dag er det «jernbanevær», sier toginformatørene Gro Bakkefjord og Gerd Heiland. – Det er ikke regn og ikke solslyng. Dessuten er det sommer. Da er det som regel litt roligere her. Men når det skjer en del uforutsette ting, har vi det omtrent som aksjemeglerne på børsen - bortsett fra lønna, da. Det hender det er så hektisk at vi står og snakker.

25 personer inngår i skiftordningen på Oslo S. I tillegg til å ha en klar og tydelig stemme, må de klare å holde hodet kaldt når alt skjer på en gang, og de må også ha en utpreget ordenssans, for her er det mange ting å passe på.

- Hver toginformatør har ansvar for informasjon på stasjonene på sin del av banenettet. Det er ulike utfordringer på ulike steder. Derfor bytter vi på å betjene plassene. Alle kjenner banenettet og togavgangene overalt, forteller Bakkefjord og Heiland. – Vi følger med på trafikken på skjermene samtidig som vi får informasjon om det som skjer fra toglederne. Vi får også inn tekstmeldinger fra togekspeditører og togledere andre steder.

Engelsk også

Fjerntog ropes både når de kommer og når de går. Lokaltog og flytog ropes bare ved forsinkelser og sporendringer. – Men vi bruker ikke ordet «forsinkelse», sier informatørene, - Det er så negativt. Vi sier heller det ordinære avgangstidspunktet og når toget kan ventes. Når det er mange forsinkelser, kan vi ikke klare å følge opp alt. Da må vi gi mer generelle meldinger.

Flytogene skal alltid ropes på engelsk også. Ellers er det mest engelsk i turistsesongen. - Vi har ferdige maler for hva vi skal si, men trenger sjelden å slå opp. De ordinære oppropene kan vi, og når det skjer noe uforutsett, rekker vi det som regel ikke. Da er det om å gjøre å få informasjonen ut så raskt som mulig, forteller toginformatørene og sukker litt over at folk forventer at de vet alt. - Vi ser jo ikke de stasjonene vi betjener, så hvis det for eksempel er feil på anvisertavlene, kan vi ikke korrigere det gjennom opprop før noen sier fra.

System for feil

Og feilene, de skal meldes til Banemeldingssentralen som også er betjent av toginformatørene. Her blir alle feil, smått og stort, meldt inn. Banemeldingssentralen er alltid betjent. Toginformatøren sørger for at feilen blir meldt til den som skal rette den opp, sender beskjed om feilen til alle som trenger å vite om den og registrerer den i datasystemet. - Vi gir feilene en prioritering fra 1 til 4. Når de er rettet opp, meldes de ut av systemet. Alle ledere har tilgang slik at de kan følge med på sine områder. Vi tar også jevnlig ut rapporter fordelt på fagområder.

- Datasystemet kom i mars, forteller Bakkefjord og Heiland. – Før det hadde vi en papirbasert løsning. Systemet er veldig enkelt å bruke, noe av det enkleste vi noen gang har vært borti på jernbanen.

Foreløpig er det bare Region Øst som har dette datasystemet. I oktober kommer det en ny versjon som vil kunne gjøres tilgjengelig for andre regioner også.

Stillheten senker seg over høyfje

10 års anleggsvirksomhet på høyfjellet ved Bergensbanen går mot slutten. Nå gjenstår bare opprydding. Innen utgangen av september skal banen framstå i presentabel stand. Deretter vil stillheten senke seg over fjellet mellom hver togpassering. Neste sommer får turistene igjen Rallarveien for seg selv.

ALLE FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Agnar (t. v.) og Reidar Lyngset samler inn betongelementer fra en midlertidig kabelkanal som det ikke er behov for lenger. Pallene med elementer blir senere fløyet bort med helikopter. De som er hele, blir til ny kabelkanal på Gulsvik.

AV ANDERS HAAKONSEN

De utførte et imponerende arbeid, de som i sin tid planla og bygde Bergensbanen. Sporet fulgte den opprinnelige traséen over høyfjellet i 85 - åttifem - år. Først da Finsetunnelen ble åpnet i 1993, fikk en del av den gamle banen avløsning. I mellomtiden hadde den gamle anleggsvegen fått renessanse som sykkelveg. I den forbindelse oppsto navnet Rallarvegen - mange tiår etter at rallarne sluttet å bruke den.

Da drivingen av Finsetunnelen kom i gang i august 1990, tok moderne rallare vegen i bruk for det formålet den opprinnelige var laget for. Siden har det vært hektisk anleggsvirksomhet på banen over høyfjellet i sommersesongene. Da Gråskallen tunnel ble åpnet i fjor høst, hadde 25 km av banen fått moderne standard med tillatt hastighet 160 km/t.

Når året er omme, kan det gå lang tid før det igjen blir anleggstrafikk på Rallarvegen. Inntil videre er den god å ha for entreprenørfirmaet T. Engene AS fra Gol som rydder opp på oppdrag av Jernbaneverket Utbygging. Regningen vil ligge et sted mellom 6 og 7 millioner kroner pluss moms. Arbeidet foregår på strekningen Storurdi-Grytå i østre ende av den nye banestrekningen. Jobben er omfattende, ikke minst fordi gammel og ny jernbanetrasé krysser hverandre i spiss vinkel flere ganger.

Kabelkanal med helikopter

Gamle jernbanefyllinger er fjernet ved kryssingpunktene mellom gammel og ny

Fyllingen til den nye banen har allerede blitt grønn, men ennå bærer området rundt preg av anleggsvirksomheten. Når september er over, skal oppryddingen være avsluttet.

Terrenget rundt den nye traséen blir arrondert og påført jord og morenemasse. Til sammen 100 mål skal behandles på denne måten.

I denne skjæringen samlet det seg mye snø sist vinter. Nå blir den utvidet både i bredde og dybde for å gi plass til mer snø.

let

trasé for at ikke snø skal samle hope seg opp bak fyllingene og legge seg på det nye sporet. Nå blir disse kryssområdene arrondert og dekket med jord og morenemasse. Det samme skjer der man har deponert sprengstein. Arealet mellom gammel og ny trasé er mye brukt for det formålet.

I et av kryssingspunktene er entreprenøren i gang med å utvide en skjæring i bredde og dybde. Jobben kunne vært gjort før, men Utbygging ville vente for å se hvor mye snø som la seg ved sporet. Dermed fikk man bedre grunnlag for å avgjøre hvor stor skjæringen måtte bli for å få nok plass til snøen.

En del av oppryddingsjobben består i å fjerne en midlertidig kabelkanal langs banen. På grunn av alle kryssingene mellom gammel og ny trasé, ble kablene flyttet unna før man begynte å legge om banen. Kabelkanalen ligger nå langt fra både bane og anleggsvei, og kan ikke nås med kjøretøyer uten å at det lages stygge sår i terrenget. Oppryddingen blir derfor gjort manuelt. Betongelementene som kanalen består av, blir fjernet med håndkraft og stablet på paller. Deretter blir de surret fast til pallene og fløyet vekk med helikopter. De som er hele, blir sendt til Gulsvik og brukt om igjen i kabelkanalene langs det nye kryssingssporet der. Elementer som har fått skader, ender som fyllmasse.

Motorsag

Entreprenøren skal også fjerne konstruksjoner som har beskyttet banen mot snø. De siste av de gamle, stygge snøoverbyggene ble tatt i fjor - til stor glede for alle som ferdes i fjellet. I år står snøskjermene for tur. De som fortsatt tjener hensikten får stå, men de fleste har mistet sin funksjon fordi banen er lagt om og hevet. Disse skjermene blir kappet med motorsag. Bitene blir samlet på bål og brent. Alle bolter som snøskjermene har vært festet til, blir kappet på bakkenivå og fjernet. Det er litt av en jobb. I årenes løp har massevis av snøskjermer bukket under i det harde klimaet, men boltene står igjen over alt langs banen, noen på de mest uventete steder. Hensynet til miljøet har ikke alltid hatt like høy prioritet som nå.

Lengst øst i anleggsområdet går den nye banen gjennom den 2,7 km lange Gråskallen tunnel. Den gamle banen utenom tunnelen gikk i en dyp skjæring og over en fylling i Tungavannet. Fyllingen ble i sin tid bygd opp av sprengstein fra skjæringen. I år blir ringen sluttet. Fyllingen over vannet blir fjernet og sprengsteinen fylt tilbake i skjæringen.

Bare betong for arkeologene

I denne skjæringen er det også fylt ballastpukk, betongmaster, betongsviller og skadde betongelementer fra kabelkanaler. Men framtidas arkeologer vil ikke finne utrangert utstyr av tre eller stål. Miljømyndighetene tillater ikke at tre- og stålmateriale deponeres i skjæringen på grunn av fare for avrenning av skadelige stoffer.

I tillegg til å rydde opp langs banen skal mannskapene fra T. Engene utbedre deler av Rallarveien. 10 års anleggstrafikk på en vei som ble påbegynt før forrige århundre har satt sine spor. Også disse sporene skal fjernes. På en 7 km langs strekning blir stikkrenner skiftes ut og pukk lagt på der det er behov for det.

Observante togpassasjerer har lagt merke til/irritert seg over at det fortsatt er master og skinner igjen langs banen vest for Storurdi. Dette skal region Vest fjerne i løpet av høsten. Noe mer vil ikke bli gjort med den gamle jernbanetraséen. På det meste av strekningen er det god avstand mellom ny og gammel trasé, og det er ikke nødvendig å arrondere terrenget utover det naturen sørger for. De gamle fyllingene er allerede på god vei til å gro igjen.

Åge Jacobsen fra entreprenørfirmaet T Engene kapper og brenner en gammel snøskjerm som mistet sin funksjon da banen ble lagt om.

FOTO: SINDRE ÅNONSEN

Det var ikke få kubikk masse som ble skiftet ut under arbeidet i Sande. Men tidsplanen holdt.

Omfattende arbeid på Vestfoldbanen

Første uken i juli var Vestfoldbanen stengt mellom Drammen og Tønsberg. Bakgrunnen for dette var de avsluttende grunnarbeidene for det nye 12,5 kilometer lange dobbeltsporet gjennom Sande.

AV SINDRE ÅNONSEN

De mest omfattende arbeidene foregikk i tilknytningspunktet mellom eksisterende dobbeltspor på Skoger og det nye dobbeltsporet ved Bergsenga. Gjennom noen hektiske dager ble det foretatt omfattende masseutskifting under og inntil eksisterende spor. Gjennom dette arbeidet sikres det et stabilt fundament for den nye banen som skal bringe de reisende raskere og mer komfortabelt gjennom denne delen av Vestfold.

Omfattende arbeid

Før det kunne legges ny masse måtte Jernbaneverket Utbygging blant annet fjerne eksisterende spor og sporveksel i 200 meters lengde.

-Det ble også gjennomført en del sprengninger, opplyser byggeleder Ole Maurtveten, som legger til at dette ikke bød på problemer.

-Hva med grunnforholdene, leire har jo tidligere bydd på utfordringer i Vestfold?

-Jo, stort sett er det leirmasse som er kjørt vekk, men grunnforholdene har likevel ikke vært problematiske i dette området, forsikrer Maurtveten.

Målsetningen var å bli ferdig med arbeidet før første tog skulle gå i retning Drammen fredag 7. juli om morgenen, og det gikk i boks.

Vedlikeholdsarbeid

Men Jernbaneverket gjennomførte også annet arbeid på strekningen Drammen-Tønsberg. Ikke langt fra Drammen stasjon ble det lagt ned nye sviller og skinner på en 400 meter lang strekning. Og i fjellsiden sør for Holmestrand stasjon ble stein og vegetasjon rensket vekk (omtalt i egen artikkel), mens det mellom Tangen og Bollerud ble sprengt en skjæring inntil eksisterende spor. Dette er en del av arbeidet med å anlegge Nykirke kryssingsspor.

For øvrig ble det satt opp busser for de reisende mellom Drammen og Tønsberg. Og Jernbaneverkets trafikkavdeling i Region Sør bidro med informasjon til de reisende slik at overgangen mellom buss og tog skulle gå så glatt som mulig.

-Tilbakemeldingene går ut på at ting fungerte bra, opplyser områdesjef Per-Olav Gjerden som legger til at man også styrte mest mulig av trafikken inn i spor 1 for å gjøre overgangen mellom buss og tog enklere.

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Også i punktene der den nye banen skal krysse den gamle må det gjøres grunnarbeider slik at alt er klart til omleggingen til nye trasé.

HOLMESTRAND

Krevende fjell-rensking

Det var solide mengder stein som kom ned da et fjellrensklag bestående av folk fra Jernbaneverket og Vegvesenet tok fatt på arbeidet i Holmestrand første uken i juli. Arbeidet foregikk i samme område som ble landskjent etter det store steinraset som stengte både E-18 og Vestfoldbanen i 1997.

BEGGEFOTO: SINDRE ÅNONSEN

TØFFE TAK: Ole Hegstøl fra BaneProduksjon Sør(nærmest) og en av kollegaene fra Vegvesenet hadde en stri tørn under fjellrensken i Holmestrand.

AV SINDRE ÅNONSEN

Det seks mann store teamet hadde en tøff jobb, men rakk å gjøre et godt stykke arbeid i løpet av uken da Vestfoldbanen var stengt mellom Tønsberg og Drammen.

-Så grundig fjellrensking er ikke gjort de siste 40 årene, forteller hovedsikkerhetsmann Harald Johansen i BaneProduksjon Sør.

Og at det var litt å ta tak i kom tydelig fram mens Kjøreveiens utsendte var på stedet. Stein og fjellblokker ble hamret løs med spett mens sterke bæreliner sørget for at fjellrensklaget kunne gjennomføre arbeidet på en sikker måte i den 50 meter høye skråningen.

NØDVENDIG: -Dette er den mest omfattende fjellrensken som er gjort her i de 40 årene jeg har vært på jernbanen, sa hovedsikkerhetsmann Harald Johansen fra BaneProduksjon Sør.

Busker og kratt

Flere steder i fjellveggen noen hundre meter syd for Holmestrand stasjon var det betydelige mengder vegetasjon. Dette har skapt et økende behov for fjellrensk.

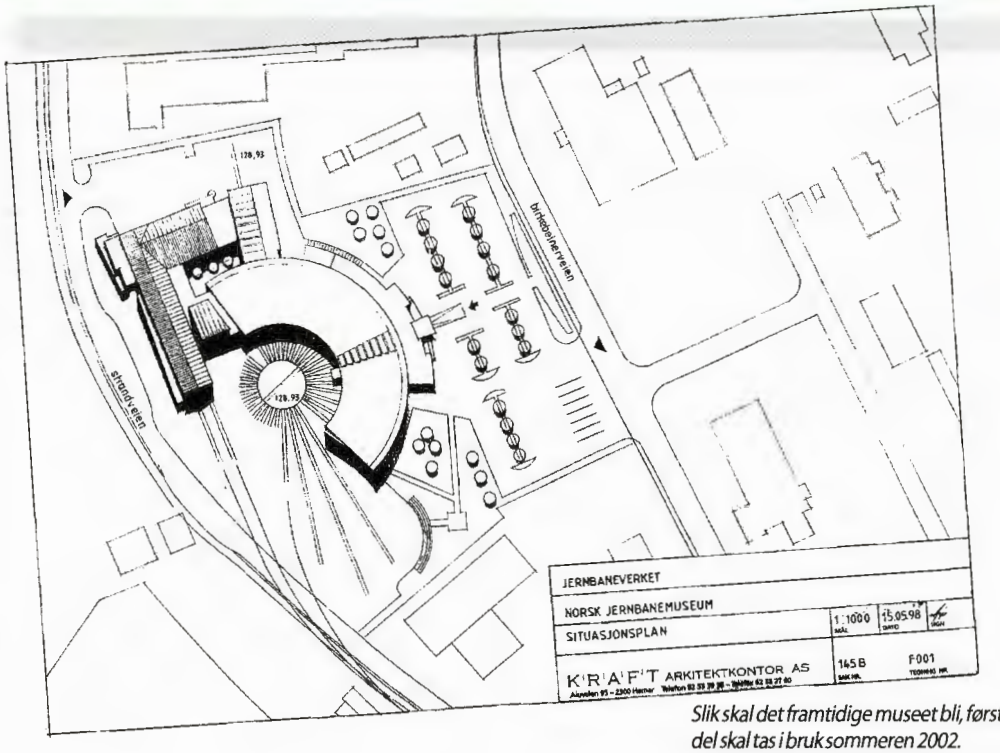
-Busker og kratt kan sprenge ut steinblokker, forteller ingeniørgeolog Anne-Merete Gilje i BanePartner.

De største blokkene som kom ned var på 3 kubikkmeter og enkelte steder er det aktuelt å bolte, opplyser Gilje som selv var på befaring.

-Vi har merket av 27 forskjellige steder, hvor det er aktuelt å bolte. Mesteparten av dette kan gjøres om et år, men en av blokkene anbefaler vi å bolte før vinteren, sier hun og forklarer dette med at det kommer vann til i sprekkene.

-Hvordan kom samarbeidet med Vegvesenet i stand?

-Det hadde med ledig kapasitet å gjøre. Samtidig kjenner de forholdene meget godt. Dette var de samme folkene som var involvert da "Paven" skulle bort, avrunder hun. "Paven" er oppnavnet som ble gitt den gjenstridige fjellknausen som skapte store problemer høsten 1997.



Slik skal det framtidige museet bli, første del skal tas i bruk sommeren 2002.

I løpet av september skal arbeidene med det nye Norsk Jernbanemuseum på Hamar starte. Det første byggetrinnet i det som etter planen skal bli et komplett senter for jernbanekultur skal åpnes for publikum sommeren 2002. Det blir et helt annet jernbanemuseum som da kan ta i mot besøkende. Etter hvert skal museet endre status fra nærmest å være "godværsmuseum" til et helårsåpent museumsanlegg.

Klart for byg

BEGGE FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Andreas Dreyer trives som direktør for Norsk Jembanemuseum, men ser med lengsel fram til en bedre hverdag nye lokaler.

AV NJÅL SVINGHEIM

Etter at det nåværende museumsanlegget sto ferdig i 1956 har det bare vært beskjedne tiltak som er gjort ved Norsk Jernbanemuseum på Hamar. Det idylliske uteområdet har på mange måter vært det største trekkplasteret. Museet disponerer et flott område som egner seg godt også barn. Det har likevel lenge vært klart at dersom museet skulle kunne utvikle seg og holde følge med andre museer i utviklingen måtte det store endringer til. Det gamle anlegget er nesten i ferd med å bli et museums-museum!

Lang historie

Allerede til museets 100-årsjubileum i 1996 var det meningen at hele det planlagte nyanlegget på Hamar skulle stå ferdig. Men, som museumsdirektør Andreas Dreyer sier det; "- Ting tar sin tid, spesielt i museumsbransjen!" Det meste gledelige som skjedde til 100-årsjubileet var at museet endelig fikk sportilknytning med jern-

Tertitt-toget er det største trekkplasteret på Norsk Jernbanemuseum i dag.

gestart

banenettet. Det høres nesten ut som en dårlig vits å ha et jernbanemuseum uten sporforbindelse "til omverdenen." I hvert fall var det tungvint, veldig tungvint.

Byggetrinn I

Allerede på slutten av 1980-tallet ble de første planene om et nytt jernbanemuseum laget. –Situasjon var allerede den gang vanskelig for alle og den har ikke blitt mindre vanskelig med årene, sier Andreas Dreyer. Både for ansatte og besøkende er dagens trangboddhet og uegnede lokaler et problem, det gjelder også for både materiell og gjenstander som lagres dels under uegnede forhold. Hele tiden har det vært arbeidet ut fra et mål om å skape et senter for jernbanekultur, som i tillegg til å være et nasjonalt jernbanemuseum også skulle kunne være et sted for å avholde konferanser, møter og seminarer, forteller museumssjefen.

-I byggetrinn I, som vi nå går i gang med, skal vi bygge en ny to-spors vognhall etter modell av en bystasjon. Det blir ny vestibyle med en liten cafe, det blir utsillingsarealer, magasin og kontorer for de ansatte. Vognhallen bygges ved å gjøre om et tidligere vulkaniseringsverksted for lastebiler. Jernbanen kjøpte opp en slik bedrift på en naboeiendom tidlig på 1990-tallet og vi har et budsjett på 43 millioner for dette byggetrinnet, sier Dreyer. Selve bygget skal stå ferdig i august neste år. Da kommer flytteprosessen som blir en stor og komplisert jobb. Derfor vil ikke anlegget bli åpnet for publikum før sommeren 2002.

Byggetrinn II

Dette byggetrinnet omfatter først og fremst publikumsarealer. Det skal bygges en ny "ringstall" med dreieskive foran. Inne ti stallen skal det ikke bare stilles ut et antall med rullende materiell på hvert av sporene, men bygges utstillinger der slikt materiell inngår i en større sammenheng, sier Dreyer. Det blir også en møtesal med plass til 100 personer, større café og vestibyle der besøkende kan se ned i ringstallen straks de kommer inn i museet. Meningen er også å få vist fram mer av den totale virksomheten jernbanen har drevet med. Fra infrastruktur som spor, kontaktlednings- og signalanlegg via telegraf- og teleanlegg til rullende materiell og bygninger. Hamar kommune har gitt tilsagn om at museet om noen år kan få overta området der Hamar camping holder til i dag, dermed blir museets idylliske utearealer enda større med tiden. Det vil også kunne gi muligheter for å forlenge Tertitt-banen som i dag er et av museets store trekkplastre spesielt blant barna. -Håpet og planen er at vi har et helt nytt Norsk Jernbanemuseum plass ved jernbanens 150-årsjubileum i 2004, smiler museumsdirektøren.

En steril asfaltflate passet dårlig til disse detaljene på stasjonsbygningen.

Nordagutu tåler å bli sett

Den staselige stasjonsbygningen på Nordagutu har omsider fått omgivelser den kan være bekjent av. I årevis har den vært omgitt av en tom asfaltflate, omtrent like innbydende som en parkeringsplass. Nå er uteområdet oppgradert for tre millioner kroner.

ALLE FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Trafikkstyrer Ole Johnny Skarpodde har fått trivelige omgivelser også utendørs.

AV ANDERS HAAKONSEN

Før ombyggingen kom i gang, utgjorde plattformen og trafikkarealet en sammenhengende asfaltflate med harde og myke trafikanter i en utrivelig blanding. Situasjonen var ikke unik for Nordagutu - dessverre finnes det en lignende "trafikkløsning" på mange stasjoner - men den blir ikke mer hensiktsmessig av den grunn. Når busser og drosjer og tjenestebiler av forskjellig slag må konkurrere om plassen med kjørende og parkerte privatbiler og fotgjengere, blir trafikkbildet veldig uryddig.

Oppgraderingen av Nordagutu begynte med at plattformen ble hevet høsten 1998. Kutt i budsjettene førte til at arbeidet har trukket ut. Først i juni i år fikk stasjonen det utseende den fortjener.

Det er ingen store og omfattende grep som er gjort, men effekten av flere mindre

Myllarguten er fremdeles ikke helt lett å få øye på der han spiller.

Når en stasjon ligger i slike omgivelser bør det legges stor vekt på utearealet. Det er omsider blitt gjort.

tiltak er stor for brukerne. To rekker med brostein markerer plattformen og viser de kjørende tydelig hvor trafikkarealet slutter - skilting er unødvendig. En oval trafikkøy gir klar beskjed om hvor man skal kjøre når man skal snu. En asfaltert og oppmerket parkeringsplass holder parkerte biler vekk fra de arealene som busser, drosjer og privatbiler trenger for å slippe folk av og på.

Nordagutu har et beskjedent trafikkgrunnlag, men for omstigning er den viktig. Flere ganger i døgnet er det tre tog inne på stasjonen samtidig. Tidligere måtte mange vente på plattformene fordi planovergangen var sperret av et tog. Nå er nedsenkningen og planovergangen flyttet slik at togene kan stoppe foran den. Dermed er det fri passasje for alle uansett hvor mange tog det er på stasjonen.

De som bruker hovedplattformen, og det er fortsatt de fleste, kan glede seg over lettere på- og avstigning etter at plattformen ble hevet til 57 cm. Tidligere var den 30 cm - på det høyeste. Etter mange års flittig bruk var plattformhøyden flere cm lavere både her og der. Forhøyelsen medfører at plattformkanten nå ligger høyere enn stasjonsbygningen. Derfor er det laget en dreneringsrenne mellom plattformen og huset. Regnvann fra plattformen går via rennen og ned i det offentlige overvannsnettet.

Trivsel for passasjerene har blitt tillagt stor vekt ved stasjonsutvikling de senere årene. Nordagutu er heldigvis ikke noe unntak i så måte. Asfalterte flater som ikke har noen funksjon når det gjelder trafikkavvikling, er blitt beplantet. Det har også kommet skifer og beplantning rundt stasjonen. Investeringene i forbindelse med dette er neppe avskrekkende, men de har gjort stasjonen til et mye triveligere sted å oppholde seg.

Selv om det nærmer seg to år siden ombyggingen av stasjonen begynte, har den ennå ikke fått sin endelige form. Stasjonen skal skiltes og møbleres i samsvar med det nye designprogrammet. Dette skal gjennomføres i løpet av høsten både på Nordagutu og en rekke andre stasjoner på Sørlandsbanen. Dersom det skulle bli behov for å gjøre andre forandringer i framtida, for eksempel montere belysning på plattformen, kan det skje uten store inngrep. I hovedplattformen er det lagt inn trekkerør for framtidige kabler.

Oppgraderingen av Nordagutu stasjon er utført av entreprenørfirmaet Trafikk & Anlegg, mens ViaNova Kristiansand har vært konsulent. Jernbanetekniske arbeider er utført av Baneproduksjon Sør.

Arbeidet med Vinstra skysstasjon er fullført og anlegget ble åpnet av jernbanedirektør Steinar Killi og daværende adm. direktør Osmund Ueland i NSB BA lørdag 24. juni 2000. Ved åpningen var det møtt fram mer enn 200 skuelystne, de fleste fronværinger som ønsket å ta sin nye stasjon, som også er bygdas "tusenårssted" i øyesyn. Skysstasjonen er resultatet av et nært samarbeid mellom Jernbaneverket, NSB BA Eiendom, Nord-Fron kommune og Oppland fylkeskommune. Den er et eksempel på hva som kan oppnås gjennom felles anstrengelser og tro på lokale prosjekts muligheter og betydning. Prosjektet er også spesielt ved at stasjonens 100-årige historie og de gamle stasjonsbygningenes kulturhistoriske og arkitektoniske verdier har vært styrende for planlegging og gjennomføring.

Vinstra skysstasjon fullført

Vinstra skysstasjon der den gamle stasjonen er tilbakeført til opprinnelig utseende og med det nye venteromsbygget til høyre.

Fra "bysiden" av stasjonen med arealer for buss og taxi.

AV MAGNE FUGELSØY

Vinstra stasjon er en del av Paul A. Dues bygningsprogram for Gudbrandsdalsbanen fra 1894 og er bebygd med stasjonsbygning av "3die Klasse", ilgodshus og pakkhus (på motstående side av sporet). Bygningene er opp igjennom årene blitt påbygd og ombygd i flere omganger og fremsto inntil høsten 1999 som en grå og arkitektonisk vanskjøttet bygningsmasse. Men under hammen fantes en sovende skjønnhet i form av arkitektonisk godt bevarte bygningselementer som det var mulig å bygge opp en ny, moderne terminal for buss og jernbane omkring.

Ny venteromsfløy

I stedet for å fortsette flikkingen som har skjedd de siste 50 årene, ble det bestemt å rive alle påbygg og tilbakeføre stasjonsbygningen og ilgodshuset tilnærmet slik disse bygningene eksteriørmessig framsto tidlig på 1900-tallet. Ilgodshuset ble omgjort til stillverksrom og hvilebu for sjåfører. Den gamle stasjonsbygningen ble kontorer for Per Gynt Arrangementer a/s som også er stedets kommisjonær for NSB BA Persontrafikk. Ny venteromsfløy med toaletter og andre fasiliteter for buss- og togreisende ble reist som et frittstående tilbygg til den gamle stasjonsbygningen. Tilbygget ble gitt et moderne arkitektonisk uttrykk, men tilpasset stasjonens øvrige bygninger i dimensjon, formspråk og materialbruk.

Stasjonen er blitt utstyrt med ny, hevet hovedplattform og ny bussterminal er anlagt på stasjonens "byside". I tillegg har man, med inspirasjon fra stasjonens tidligste år, laget en moderne utgave av den gamle stasjonshagen. Mellom stasjonsbyg-

ningen og ilgodshuset har man også funnet plass til en spesialinnkjøpt statue av Per Gynt som "tar imot" de reisende på stasjonen. Utomhusanleggets trafikkarealer framstår som komprimerte. Arealkrevende «normalløsninger»er blitt fortrengt til fordel for knappe, men funksjonelle arealer der hensynet til helheten og det historiske anleggets dimensjoner har blitt vektlagt.

Alt i alt er resultatet blitt meget tilfredsstillende til en prislapp som ikke skremmer fra gjentakelse. NSB BA, drosjenæringen og Oppland fylkeskommune har fått en ny trafikkterminal med moderne fasiliteter og servicetilbud for publikum og sjåfører; Ringebu kommune og stedets turistnæring har fått et tiltalende informasjons- og kultursenter. Nordfroningene har derrmed fått tilbake sin møteplass, slik stasjonens funksjon også var for 100 år siden.

Under: Artikkelforfatteren, som har vært Jernbaneverkets medlem av arbeidsgruppa for Vinstra skysstasjon, ved Peer Gynt-statuen.

ALLE FOTO: MAGNE FUGELSØY

Nye ledere

I løpet av sommeren er det ansatt flere nye ledere i Jernbaneverket.

Svein Horrisland er ansatt som ny informasjonsdirektør etter Sigurd Sandvin som slutter 1. september.
Det er ennå ikke helt klart når han er på plass, men det vil skje i løpet av høsten.

Svein Horrisland har, som mange vil huske, lang fartstid innen jernbanen - både i NSB og NSB Gardermobanen. Han var informasjonsdirektør i NSB inntil han for to år siden begynte i sin nåværende stilling som direktør for Vest-Agder kollektivtrafikk i Kristiansand.

Utbyggingsdirektør Jon Frøisland er konstituert i stillingen som direktør for Region Øst.
Han begynte i Region Øst i august. Rolf Jelstad tiltrådte samtidig stillingen som konstituert utbyggingsdirektør. Ifølge Frøisland er det ennå ikke klart om dette blir en permanent løsning. Jobben han har tatt på seg for RØ er et engasjement.

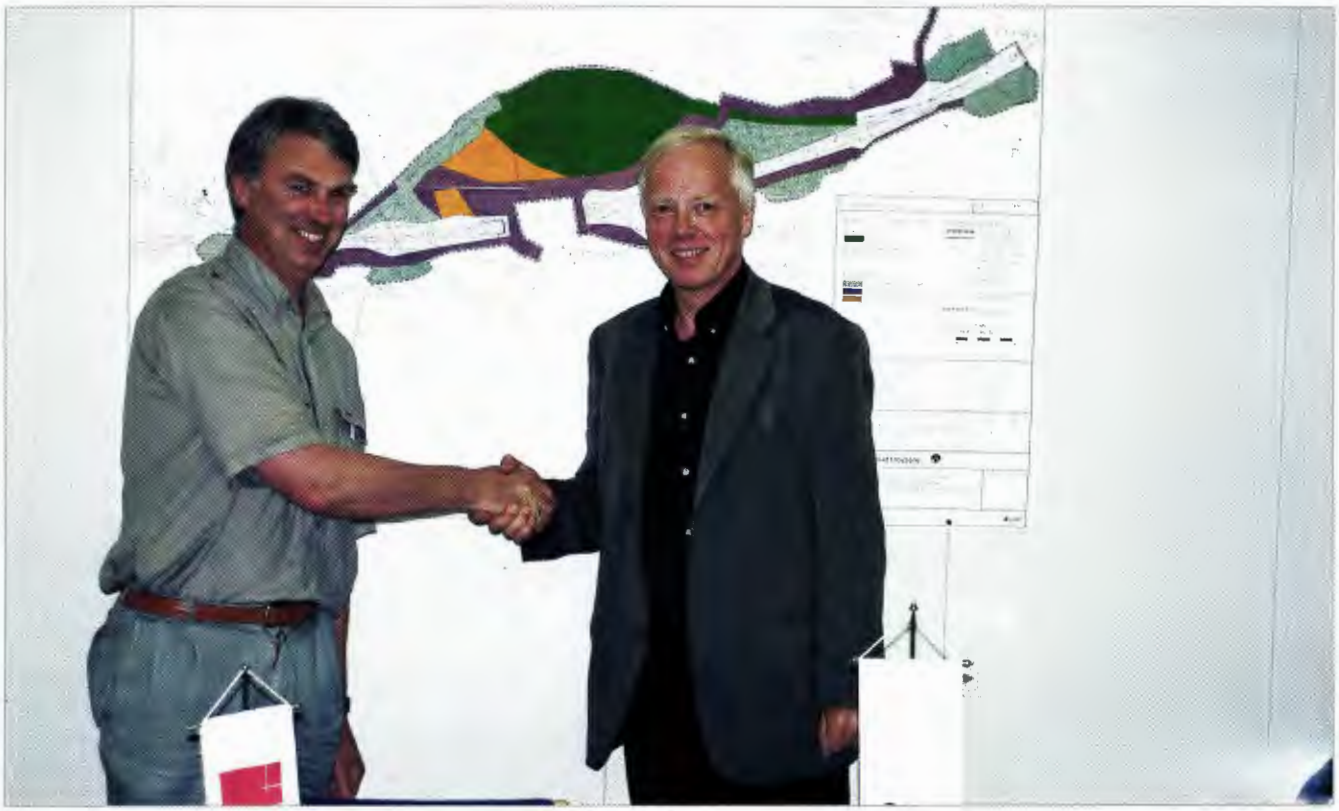
Thor Brækkan er tilsatt som ny produksjonsdirektør i BaneProduksjon.
Han tiltrer stillingen første september.

Morten Mørch er tilsatt som ny regiondirektør i Region Nord.
Mørch kommer fra Statoil Åsgård i Stjørdal, med særlig ansvar for strategier knyttet til kapasitetsutnyttelse og forretningsutvikling av Åsgård anleggene. Han har tidligere innehatt ulike forsknings- og lederverv innen Statoil -konsernet, og har bred erfaring fra arbeid knyttet spesielt mot ISO - sertifisering, HMS og strategiutvikling.

Paul Runnestø har tatt imot stillingen som ny plansjef i Region Øst.
Runnestø har fungert i stillingen som plansjef i regionen siden 27. mars i år. Han forlater en stilling som seksjonssjef i Plan- og utredningsavdelingen i Hovedkontoret.

Ola Ingvald Frogner er ansatt en prosjektdirektør i nyopprettet stilling i Baneservice.
Han kommer fra en stilling som prosjektleder i Kværner Oilfield Products.

Nykirke under bygging



BEGGE FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Utbyggingsdirektør Jon Frøisland (th) i Jernbaneverket og direktør Jon Sørby i Veidekkes mobile enheter ved kontraktsinngåelsen for grunnarbeidene på Nykirke kryssingsspor.

Arbeidene med det nye Nykirke kryssingsspor på Vestfoldbanen har pågått for fullt i hele sommer. Kryssingssporet vil senere bli en del av parsell 5.1 på den nye dobbeltsporede Vestfoldbanen. I slutten av juni ble kontrakten på grunnarbeidene for den 1,5 kilometer lange nye strekningen undertegnet med Veidekke. Kontrakten er på nesten 54 millioner kroner og anlegget skal være klart til bruk i desember neste år.

AV NJÅL SVINGHEIM

Strekningen mellom Skoppum og Holmestrand er den lengste blokkstrekningen nord for Larvik på Vestfoldbanen. Denne delstrekningen legger dermed begrensninger på kapasiteten og gjør at små uregelmessigheter i toggangen gir store utslag i punktligheten. Når Sandeparsellene er åpnet i løpet av høsten er det derfor Nykirke kryssingsspor som blir den neste forbedringen av Vestfoldbanen. -Det er også et håp om å komme i gang med anlegget av parsellen Barkåker – Tønsberg neste år, forteller utbyggingssjef Ole Konttorp i JBV Utbygging i Drammen.

Nykirke kryssingsspor dimensjoneres, som de øvrige nye parsellene på Vestfoldbanen, for en største hastighet på 200 km/t for konvensjonelle tog og 250 km/t for krengetog. Inntil parsellen nord og sør for Nykirke kan bygges, blir altså hovedgevinsten kortere blokkstrekninger og kryssingsmulighet mellom Holmestrand og Skoppum.

Grunnarbeidene på Nykirke utføres etter en ny kontraktsmodell som i korthet går ut på at eventuelle innsparinger i anleggsbudsjettet kan deles mellom entreprenør og byggherre. -Dette kan gi en økt motivasjon for å redusere anleggskostnadene, sier prosjektleder Torbjørn Lund i Utbygging. Veidekke har under anlegget blant annet brukt såkalt vertikaldrenering av grunnen. Dette framskynder setninger og gjør at grunnforholdene raskere blir stabile. Anleggsleder Per Anton Brandtzæg i Veidekke betegner særlig sprengningsarbeidene ned mot eksisterende spor som krevende. -Forbi anleggsområdet passerer det minst to tog i timen og derfor var den "togfrie" perioden fra 3. til 7. juli helt nødvendig også for oss, sier Brandtzæg.

Fv: Steffen Fagerås, Veidekke, Terje Walle (ass. Byggeleder JBV), Per Anton Brandtzæg, Veidekke og Jan Magne Nakken, JBV utgjør den daglige anleggsledelsen på Nykirke kryssingsspor.

Fem begivenhetsrike år

Jens Melsom er den regiondirektør som har sittet lengst i sjefstolen i Region Øst. Etter fem år har han nå forlatt regionen for å bli trafikkdirektør ved Hovedkontoret. – Det har vært tøffe, men begivenhetsrike og spennende år. Til nå har det vært den mest interessante jobben jeg har hatt, sier Melsom.

AV KJELL BAKKEN

Mens sommerstillheten senket seg over landet ryddet Jens Melsom sitt hjørnekontor over hovedinngangen til Oslo City. Gjennom årene er det blitt lite tid til å studere menneskemengden som strømmer inn og ut av handelens Mekka. Til det har det skjedd for mye som har krevd hans oppmerksomhet: NSB Bane er blitt til Jernbaneverket, produksjon og forvaltning er skilt i egne enheter - først innenfor regionen og nå er produksjon endelig blitt egen enhet, Gardermobanen er bygd med tilhørende grensesnitt til Hovedbanen, stasjonsdriften og trafikkstyringen er overtatt av Jernbaneverket, planlegging av nye dobbeltspor til Asker og Ski – bare for å nevne noe. Og mens Melsom forlater stolen er regionen godt i gang med å overta hele Gardermobanen.

Region Øst har ikke de lange banene, men den største trafikken. Med nærtrafikkstrekningene rundt Oslo og to av de tre mellomdistanseforbindelsene skjer godt over 70 prosent av alle jernbanereiser i Norge i regionen. Spennvidden er også stor fra driften av Oslo S med 830 togbevegelser i døgnet til Solørbanens tre togbevegelser.

Spiste av budsjettene

- Da jeg kom til regionen var man midt inne i byggingen av Gardermobanen. Grensetiltakene mot Hovedbanen spiste av regionens budsjetter i de tre første årene. 80 prosent av vedlikeholdsmidlene ble kjørt inn på strekningen Asker – Lillestrøm. Resultatet ble en meget god standard på to, viktige nærtrafikkstrekninger, men på bekostning av andre baner. Heldigvis vil krengetogtiltakene på Dovrebanen, Kongsvingerbanen og Østfoldbanen føre til forsert vedlikehold og dermed mer balanse i regnskapet. Men Gjøvikbanen, Solørbanen og Østre linje holder vi i live med minimalt vedlikehold. Alt i alt er dette en lite forutsigbar og lite tilfredsstillende måte å drive planmessig forvaltning av jernbanen på, sier Melsom

Jens Melsom ser fram til nye utfordringer som trafikkdirektør ved Hovedkontoret.

Stor belastning

- Åsta-ulykken ble en stor belastning for mange i organisasjonen, ikke minst i Region Nord fordi ulykken skjedde like over grensen fra vår region. Men togledelsen på Hamar fikk en voldsom belastning, ikke minst fra media som de taklet på en meget profesjonell måte. Ulykken har gått inn på folkene våre og preger dem ennå. Stor var belastningen også for dem som var på ulykkesstedet kort tid etter smellet og i redningsorganisasjonen på Elverum. I ettertid har det også vært krevende for mange å stille opp i politiavhør og hos den regjeringsoppnevnte granskningskommisjonen hvor alle høringer gikk i full offentlighet, sier Melsom.

Nye utfordringer

Etter nesten fem år som leder av Region Øst ser Melsom frem til nye utfordringer. – For vel ett år siden signaliserte jeg til Magne Paulsen at jeg kunne tenke meg nye utfordringer i Jernbaneverket. Jeg har ikke hatt tanker om å forlate jernbanen, til det trives jeg for godt. Men jeg skal ikke underslå at årene i regionen har vært arbeidskrevende, så krevende at det ikke er riktig for noen å ha en slik jobb over lengre tid.

Nå går han inn i ledergruppen hos Magne Paulsen. Som trafikkdirektør får han ansvar for sportilgangsavtaler med operatørene, taktisk ruteplanlegging for hele jernbane-Norge og ansvaret for å bygge opp en felles eiendomsforvaltning. – Jeg mener det er viktig å få koordinert ruteplanleggingen sentralt. Vi har et ansvar for å bistå regionene i ruteplanarbeidet for å utnytte ressursene maksimalt. R99 ble til tross for at strikken på enkelte strekninger er strukket til ytterpunktet meget vellykket – nettopp på grunn av god planlegging. I fremtiden vil dette kravet bli enda sterkere.

Spredt ansvar

Den kanskje viktigste utfordringen Melsom nå gir seg i kast med, er å samordne arbeidet med stasjonene. I dag er ansvar for ulike områder spredt; planlegging skjer i planenhetene i regionene, banesjefene har forvaltningen, Design arbeider med utforming og skiltsystemer og Trafikk har sine oppgaver i forhold til stasjonene. Det er på høy tid vi ser på bedre koordinering og organisering av dette viktige arbeidet. Som jeg tidligere har sagt; stasjonene er det publikum vil forbinde med Jernbaneverket. Hvis vi skal fremstå som en serviceorganisasjon for omverdenen, må vi få skikk på stasjonene, sier Melsom.

Samferdselsdepartementet vurderer nå om ikke eierskapet til stasjonene bør overføres fra NSB til Jernbaneverket. Skjer det vil Jens Melsom få nok å gjøre. – Jeg kommer uansett ikke til å sitte med beina på bordet. Etter en uke i den nye jobben begynner avtaleboka å bli urovekkende full, sier han med et smil.

FOTO: ØYSTEIN GRUW

Det er folk fra mange nasjoner på rallarvegen. Her er Adriana Bonet og Cèsar Renau fra Spania på sykkeltur.

Informasjon på Rallarvegen

Sensommeren og tidlig høsten er høysesong for sykling på Rallarvegen langs Bergensbanen. For å informere og rettlede alle sykkelturistene har Utbygging nå satt på informasjontavler ved Grytå og Tunga. Her gis det informasjon hvor man skal sykle og om at det er farlig og forbudt å bevege seg på jernbanesporet. Det har vært tilfeller tidligere under anleggsperioden på fjellet at syklister har forvillet inn på jernbanen.

På tavlene gis det også informasjon om prosjektet med bygging av linje over fjellet og at oppryddingsarbeidenen avsluttes i år.

Ny dødsulykke på planovergang

Fredag 7. juli omkom to menn, henholdsvis 32 og 29 år gamle, etter å ha kollidert med ekspresstoget til Bergen på en planovergang ved Strandhaugen i Modum kommune.

Dette var den fjerde dødsulykken i region Sør – og i Norge for øvrig – hittil i år. Ulykkene har krevd 8 menneskeliv og bidratt til et sterkt fokus på de over 4000 planovergangene i landet som bare er sikret med grind. Jernbaneverket har omfattende planer for å legge ned en rekke av disse planovergangene de neste årene, og arbeidet er allerede godt i gang. Særlig på Sørlandsbanen, der målsetningen er å legge ned 265 av 400 planoverganger frem mot utløpet av 2001. Som en skjebnens ironi var Jernbaneverket på befaring i Modum kommune dagen før den tragiske ulykken. Bakgrunnen var at Jernbaneverket ønsker å legge ned både ulykkesovergangen og en rekke andre overganger i området. Håpet er å få dette til i løpet av 2001.

Sykle til jobben-aksjonen vel i havn

Takk til alle ivrige mosjonister i hele landet for deltakelsen i Sykkelaksjonen 2000! Norges bedriftsidrettsforbund opplyser at NSB og Jernbaneverket til sammen fikk 690 deltakere og vi syklet/gikk til sammen 6837 dager. Det var en meget bra geografisk spredning på deltakerne og både administrative og produksjonsenheter var med.

Listen med vinnerne som har fått NSBs og Jernbaneverkets egne premier finnes på NJIFs internettsider. Siden til NJIF finner du på BaneNettet under "Admin", så velges "Sosialt" og NJIF befinner seg nederst på den siden. Inne på NJIFs sider velger du "Arrangementer", og der ligger listen med vinnerne. Premiene sendes til kontaktpersonene og blir fordelt lokalt.

Ingeborg Gihle ogTrond Borgersrud, NSB Internprofilering

Det ligger mye informasjon og resultater på www.njif.org!

Type 73

Etter avsporingen på Nelaug 17.juni der et Signaturtogsett sporet av som følge av akselbrudd ble all trafikk med krengetogene innstilt. Det ble foretatt grundige undersøkelser av alle hjul og aksler på alle togsett og produsenten Adtranz påtok seg ansvaret for problemene. NSB BA fikk store problemer med trafikkavviklingen som følge av at type 73 ble tatt ut av trafikk, disse problemene kom i tillegg til at et stort antall tog måtte innstilles som følge av manglende oversikt over lokførernes ferieavvikling. Jernbanen kom dessverre i et meget uheldig lys som følge av disse problemene. Jernbaneverket ga midt i juli ny typeaksept for både type 73, Signatur og for type 71 Flytoget. I typeaksepten settes det nå krav om lavere toppfart og hyppigere inspeksjoner. Maks hastighet for togene er nå 160 km/t og Type 73 får ikke kjøre fortere enn andre ekspresstog. Dette gjelder inntil ny dokumentasjon foreligger.

NSB satte etter hvert togene i drift igjen med ukentlige inspeksjoner av samtlige hjul og aksler.

FOTO: OVE SKOVDAHL

Et togsett av type 73 sporet av på Nelaug som følge av akselbrudd. NSB BA tok da straks alle tog av typen ut av trafikk.

Grønn Stat-krus på Ingeborg!

I Kjøreveien nr. 2/2000 oppfordret vi alle til å komme med navn på ildsjeler som fortjener en påskjønnelse for sitt engasjement for å forbedre miljøet for ansatte og for bedriften. Så skjedde, og den første vinneren av et fint Grønn Stat-krus er kåret!

Hvem vant og hvorfor?

Ingeborg Gihle ved biblioteket på Hovedkontoret har ledet gjennomføringen av Sykle til jobben-aksjonen ved Jernbaneverket, og fra 22. mai til 16. juni sørget hun for at 690 jernbaneansatte til sammen syklet 13674 turer. Dette har hun fått til gjennom oppfordringer på Banenettet, utdeling av frukt, kart, sykkelbrosjyrer og fine t-skjorter. Det er også blitt arrangert interne konkurranser mellom enheter og premiering av aksjonsdeltakere, og flere ved Stortorvet fikk i tillegg fikset syklene sine da hun besørget en sykkelreparatør en morgen tidlig i juni. For mer om aksjonen, se egen notis i dette nummeret.

Hvorfor er sykling til jobben et Grønn Stat-anliggende?

Helseeffekten av daglig sykling er godt dokumentert, og den samfunnsmessige virkningen av selv små endringer i individuelle reisevaner kan være betydelig.

Grønn Stat har til hensikt å redusere miljøbelastningene fra statens kontordrift og prosjektet har seks innsatsområder hvorav transport er ett. Med transport menes i denne sammenheng reise til og fra

jobb samt arbeidsreiser. Miljøbelastninger fra transport er fortrinnsvis et storbyproblem, og i Jernbaneverket er vi stort sett flinke til å benytte kollektivtransport i jobbsammenheng. Dette skyldes delvis at alle ansatte har fribillett på togreiser, men også en sentral plassering av administrasjonen til regionene i Oslo, Drammen, Bergen og Trondheim. (Oljedirektoratet i Stavanger, som også deltar i Grønn Stat-prosjektet har mange bilister blant sine ansatte og beregnet besparelsene ved fjorårets sykle til jobben-aksjon til 44 400 kr i bensinutgifter og 7,7 tonn reduserte CO_2-utslipp!) Mange bedrifter har med andre ord større miljøgevinster ved en slik aksjon enn Jernbaneverket, men felles for alle er en klar gevinst av bedret helse blant de ansatte og forhåpentligvis også endrede reisevaner på fritiden.

Hvem vinner neste gang?

Vi vet at det finnes flere i Jernbaneverket som fortjener et slikt krus, men er avhengig av hjelp fra dere for å finne disse. Ring eller send e-post med navn på mulige vinnere samt en begrunnelse for hvorfor denne personen fortjener en påskjønnelse til Live Hesthagen (tlf: 56 216).

Kjelleolla i Tønsberg – en historisk vannkilde

"Frodekjelda" som denne olla mer korrekt heter vil bli berørt når Statens vegvesen Vestfold og Jernbaneverket nå prosjekterer tunnel gjennom Frodeåsen i Tønsberg. Dette har vekket sterke følelser hos lokalbefolkningen.

FOTO: JO ARTHUR ANDERSEN

Prosjekteringsleder Johannes Devold prøvesmaker kildevannet fra Kjelleolla i Tønsberg.

AV EVA K. ULLAND

Lørdag 15. juli 2000 sto det å lese i lokalavisen Tønsbergs Blad: "Felles mål – å verne Kjelleolla". (Se faksimile*)

Under et bilde av Tønsbergs ordfører (Hans Kr. Hogsnes), prosjektleder i Statens vegvesen (Steinar Aspen) og vår egen prosjektleder for parsell 7.1 (Torbjørn Lund) – ble leserne forsikret om at man gjennom et samarbeid vil forsøke å sikre Kjelleolla.

80.000 personer leser Tønsbergs Blad hver dag – hovedsakelig lokalbefolkningen i og rundt Tønsberg, men Vestfolds største avis har lesere i hele fylket – fra Holmestrand i nord til Sandefjord i sør. Dette gjør at et helsides oppslag en lørdag midt i agurk-tiden blir lest – godt lest – av mange. Og reaksjonene lot ikke vente på seg. I form av leserbrev til avisen har lokalbefolkningen kommet med sine synspunkter på dette utbyggingsprosjektet, med blandede – og sterke – følelser.

Ett leserbrev beskrev prosjektlederne fra Jernbaneverket og Statens vegvesen som "historieløse flirende ingeniører", og tok likegodt Tønsbergs ordfører med i samme beskrivelse. Et annet stilte spørsmål om "vår eldgamle, eneste gjenværende olle virkelig får høy nok prioritering i dette spillet". Mens andre påpeker hvordan vannkilden kan bevares ved å bore nye brønnhull, og at vannkvaliteten i Kjelleolla faktisk ikke er noe spesielt god – tvert om!

En som kjenner stridens kjerne godt er Torstein Dahle ved Utbygging i Drammen – "Mr. Kjelleolla himself". Han kan fortelle at Jernbaneverket på eget initiativ har igangsatt et utvidet målingsprogram hvor Tønsberg Kommune daglig skal måle bl.a. vannføring, nedbør sporstoffer osv. Programmet varer i 2 måneder, og er et samarbeidsprosjekt med Statens vegvesen. I tillegg til slike målinger har Dahle også foretatt grundige undersøkelser for å kartlegge hvordan Kjelleolla er "bygd opp" – hvor vannet kommer fra – og historien som ligger bak. Alt dette skal dokumenteres i møte med ordføreren i Tønsberg, og vil muligens kaste nytt lys over saken…

Felles mål – å verne Kjelleolla

Forhåndstetting og målinger skal sikre den historiske vannkilden

Faksimilen viser oppslaget i Tønsbergs blad.

fakta

Ringvei nord

■ Statens vegvesen planlegger et nytt vegsystem i Tønsberg. Prosjektet omfatter blant annet ringvei nord, ny kryssing av Kanslen og en ny sentralbru fra Mammutkrysset ved Kanslen til Kjelle.

■ Ringvei nord er en fortsettelse og fullføring av ringveien som i dag går fra Mammutkrysset, langs Prestekrokveien til Klån-området. Ringen skal lukkes som gjennomfartsåre for trafikken mellom gjennom Tønsberg. Det foreligger tre tunnel-alternativer for ringvei nord fra Slagmestalen til Kjelle. Tunnelen får en lengde på ca. 1.600. Prosjektet har en forventet kostnad på ca. 560-600 millioner kroner.

■ Ringvei nord kan stå ferdig i 2005 dersom Stortinget i vårsesjonen 2001 vedtar proposisjonen om bompengefinansieringsordning. Bystyret i Tønsberg vil behandle reguleringsplanen for prosjektet i løpet av 2001/2002. Byggestart kan finne sted mot

MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN

Parsell 7.1 skal gå fra Skotte nord for Barkåker til Tønsberg stasjon. Det skal bygges ca. 8 km ny jernbane, hvorav 6 km er dobbeltsporet høyhastighetsbane og med en 1800 m lang fjelltunnel gjennom Frodeåsen.

Byggetiden er om lag 3 ½ år. Prosjektets hovedplan ble endelig godkjent i 1999, og videre framdrift er avhengig av Stortingets behandling av prosjektet og de årlige bevilgninger.

Nytt hjelpemiddel for KL-fundamentering

Hvilke faktorer må det tas hensyn til når en kontaktledningsmast skal fundamenteres? For å hjelpe de som arbeider med slike spørsmål er det nå laget et eget dataprogram som beregner hva fundamentene må tåle av belastninger. –Programmet beregner kreftene som påvirker mastefundamentene ut fra hvor de skal plasseres langs linjen, sier Oddbjørn Jorde i Bane Partner.

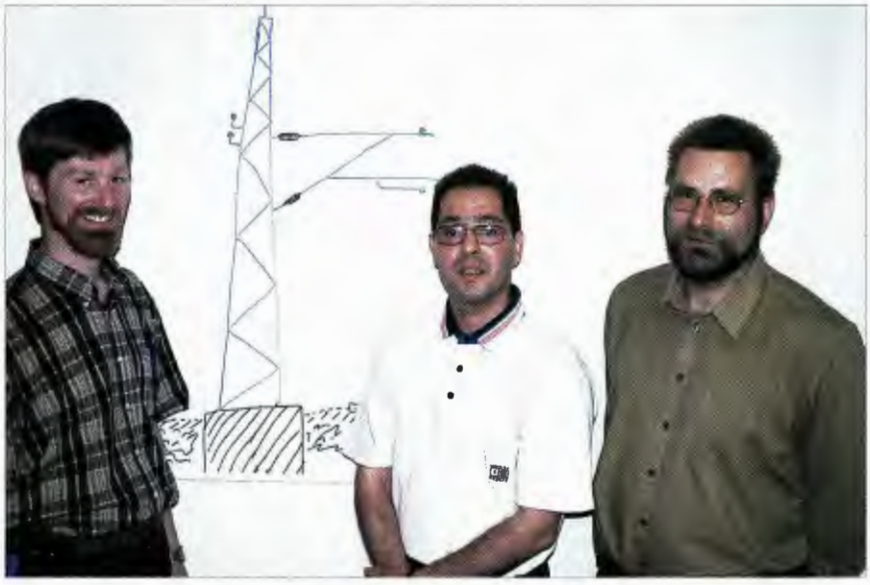


FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Det nye dataprogrammet skal være et godt hjelpemiddel for å beregne riktige krefter ved fundamentering av kontaktledningsanlegg, sier fra venstre Oddbjørn Jorde, Ali Sadeghi og Thor Egil Thoresen.

AV NJÅL SVINGHEIM

Store deler av de eksisterende kontaktledningsmastene er tremaster som er opptil 40 – 50 år gamle. Etter hvert som disse gamle tremastene når sin levealder må de skiftes ut med nye master. Dagens krav er også større både til stabilitet og til hvor mye som skal kunne henges på hver enkelt mast enn de var før, forklarer Oddbjørn Jorde, som har utarbeidet det nye dataprogrammet på oppdrag for seksjon elkraft ved Hovedkontoret. –Tidligere ble det brukt ferdig oppsatte tabeller for å finne kreftene i fundamenter for kontaktledningen. -Mange følte at disse tabellene var både uoversiktlige og vanskelige å bruke. I det nye dataprogrammet kan det mates inn ulike forhold som ledningssystem, kurveradius, vindhastighet, geometriske data og hvilke ledninger som skal henges opp i masten. Programmet beregner så kreftene for hvert enkelt fundament og dette kan så settes sammen til tabeller over hele strekninger, sier Jorde.

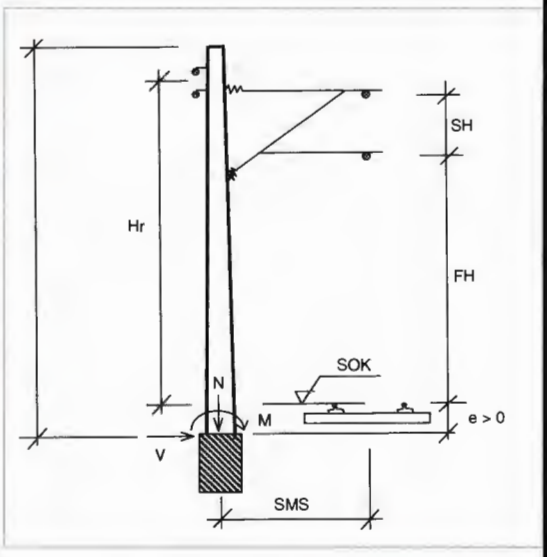
På sikt kan det også være aktuelt å overføre disse dataene til Banedatabanken. De kreftene som beregnes i programmet brukes altså primært for å dimensjonere fundamentet for kontaktledningsmasten, men de kan også brukes som grunnlag for å dimensjonere selve masten, legger han til.

-Det har vært en omfattende jobb å lage dette dataprogrammet, sier Jorde. Den har foregått i to etapper der vi har hatt med oss regionene i prosessen. Ali Sadeghi og Thor Egil Thoresen ved Hovedkontoret, som har vært oppdragsgiverne for programmet, mener nå at regionene har fått et enkelt verktøy for raskt å finne kreftene på kontaktledningsfundamenter, både for nyanlegg og ved utskifting av gamle anlegg. –Den største nytten av programmet vil vi nok ha langs de eksisterende banene der det ofte skal settes ned nye fundamenter på vanskelige steder, sier de to. -På bruer, smale fyllinger og i trange fjellskjæringer er det ekstra viktig konstruere fundamentene riktig, slik at de heller ikke tar opp større plass enn nødvendig.

Selve dataprogrammet har fått det beskjedne navne "KL-fund" og er laget som et Excel VBA-program.

FOTO: EGIL THORESEN

Her ser vi tydelig forskjellen på gammelt og nytt, de gamle tremastene er gravd ned i bakken og forsterket med barduner, mens nyere master har egne støpte fundamenter. Bildet er fra dobbeltsporutbyggingen på Østfoldbanen.



Håndballseire mot Danmark

Fredag den 31.03.2000 reiste vi sammen med danskenes dame og herrelag med nattog til Trondheim, for å møtes til dyst i Leangen sportshall på lørdag formiddag. Vi ble tatt vel i mot av idrettslaget i Trondheim, som hadde lagt opp til en omvisning i buss omkring sentrum. Dette satte danskene tydeligvis pris på, men noen av dem ble nok litt skeptiske når det viste seg av vi skulle 76 meter over bakkenivå for å spise lunch. Det var bestilt bord til oss i restauranten i tårnet på Tyholt, og alle kom seg opp. Det var en fantastisk utsikt og flott vær, tusen takk til idrettslaget og til deres meget trivelige bussjåfør.

Vi ble kjørt til hallen hvor vi skulle spille kampene. Damene startet opp, det var jevnt til å begynne med, men de norske jentene gled sakte men sikkert i fra, og ledet 11-7 etter første omgang. Andre omgang tok til som første, men nå gled hjemmelaget mer og mer ifra, og vi vant til slutt 23-12. Toppscorere i det norske laget ble Laila Vollum med 7 mål, tett fulgt av Turid Snåsøy med 6 mål.

Herrelaget tok over parketten straks etter damenes oppgjør. Her hadde de norske litt å ta igjen, etter å ha tapt for det danske laget på straffekonkurranse i USIC mesterskapet i Bulgaria høsten 1999. Dette oppgjøret startet også jevnt, men det norske laget karret til seg en 10-6 ledelse til pause. I andre halvdel av kampen kom danskene bedre med. Nordmennene klarte å holde firemålsledelsen en stund. Men danskene kom nærmere og nærmere, og de siste minuttene var ulidelige spennende. Men hjemmelaget «stod han av» som de sier i nord. Kampen endte med 1 måls overvekt til Norge, 21-20. Flest mål scoret Robert Ege og Tor M. Jensen.

Det var bra innsats av alle de norske spillerne og laginnsatsen ga oss seirene. Om kvelden var det bankett og sosialt samvær, og vi takker danskene for besøket. Så vil jeg til slutt få takke trønderne for oppholdet og et glimrende opplegg.

Helge Harder
Håndballutvalget

Hjemme-pc

Alle tilsatte som er omfattet av ordningen med hjemme-pc, ble nylig tilskrevet om en del praktiske forhold rundt ordningen. I brevet av 03.07.00, under overskriften "Høyttalere og mikrofon til 19" skjermer", er adressen til Merkantildata dessverre falt ut. Adressen er: Merkantildata Direkte, P.b. 6472 Etterstad, 0605 OSLO. Husk å merke konvolutten med «Høyttaler JBV».

Trafikksikkerhetskonkurransen i august

Flere vinnere får krus

Det er stadig god oppslutning om trafikksikkerhetskonkurransen i Kjøreveien. Trafikksikerhetsrådgiver Audun Holtet forteller at det nå kommer til å blir trukket fem vinnere som får krus i premie heretter. -Dermed øker "vinnersjansene" og enda flere bør kunne sende inn svar til oss, sier Holtet.

Denne gangen bringer vi vinnerne av maikonkurransens to premiekrus. De ble vunnet av Terje Wold ved Halden stasjon og av Kåre Olav Botnan fra Rennebu, Vi gratulerer!

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Det blir nå gjort krus på flere vinnere i trafikksikkerhetskonkurransen...

Oppgave 1: Hva betyr dette signalbildet?

Svar: _____

_____

Oppgave 2: Hvor er stasjonsgrensen?

Svar: _____

_____

Oppgave 3: Når skal det oppnevnes sikkerhetsmann?

Svar: _____

Navn, adresse _____

_____

Lykke til! Svarene sendes som vanlig til Audun Holtet, Hovedkontoret, Stortorvet 7, Oslo.
Fristen er 21. august. I neste Kjøreveien kunngjøres vinnerne fra juniutgaven.

På vakt

Arkivet tar saken

«Henvend deg til Tove» står det på et skilt som ofte befinner seg på skranken i arkivet i Region Øst. Det har vi gjort. Og hvis du tror arkivet er en arbeidsplass som samler støv, så må du tro om igjen. Et godt fungerende arkiv er hjertet i et hvert kontor.

AV ELLEN SVENDSVOLL

Det er alltid hyggelig å komme inn i arkivet til Region Øst. Undertegnede hører med blant de glemsomme som aldri husker rutinene for utsending av brev og som bare har vage hentydninger å gå på når en gammel sak skal oppspores. Men i arkivet møter jeg bare smil og velvilje.

- Vi får mange rare henvendelser, men etter innføringen av databaser er det lett å søke på dato, navn eller brevets innhold, forteller Tove Fossheim som har jobbet med arkiv siden 1983, først i NSB og fra 1995 i Jernbaneverket Region Øst. - Så sant en sak er registrert, finner vi den som regel på en eller annen finurlig måte. Fra 1989 og fremover har vi alt på data. Er noe eldre enn det, må vi se på kartotekkort.

Alle offentlige organer er pliktige til å ha et arkiv, og det skal være ordnet slik at det er sikret som informasjonskilde for både samtid og ettertid.

- Jobben vår er å ta hånd om dokumentene til saksbehandlerne og holde styr på dem, sier Fossheim. - I stedet for at saksbehandlerne skal sitte med alle sakene selv, bør de bruke arkivet til de trenger saken igjen. De kan også be om å få «obset» saken hvis den skal følges opp etter en viss periode. Da er det vi som passer på at saken blir tatt fram til riktig tid. På den måten slipper saksbehandlerne å passe fristene og kan konsentrere seg om å gjøre sin jobb – behandle saker.

Fossheim synes folk stort sett er flinke til å følge de rutinene arkivet har. - Vi merker at det gjøres en ekstra innsats rett før sommerferien. Folk vil ha pulten ren før de drar på ferie. Da havner det en masse saker inne hos oss. Og under «Ruskenaksjonen» vi hadde i vinter, kom det inn enorme mengder. Det var tydelig at noen fikk dårlig samvittighet, for da fikk vi til og med inn saker som var hullet og hadde stått gjemt bort i en eller annen perm.

- Den som skal jobbe i arkiv må være ryddig og nøyaktig, sier Tove Fossheim. – Hvis en sak blir lagt i feil mappe, er det vanskelig å finne den igjen.

FOTO: ELLEN SVENDSVOLL

Tove Fossheim stortrives med arkivjobbing, og selv om hun trives godt i Region Øst, sa hun ja da hun i vår ble spurt om å gå over til å jobbe i BaneProduksjon Øst. – Fra 1. januar i år har vi ført eget arkiv for BaneProduksjon Øst. Nå vil de ha ansvar for arkivet selv. Jeg begynner allerede i slutten av august. Jobben er stort sett den samme, men jeg får litt mer ansvar og mer allsidige oppgaver. Til å begynne med vil jeg være alene om ansvaret, men vi har en avtale med regionen om at vi kan bruke hverandre ved sykdom og lignende, sier Fossheim som gleder seg veldig til den flotte utsikten hun vil få fra BaneProduksjons nye kontorer i 12. etasje i OsloCity.

Med tre barn har Tove Fossheim lite fritidsproblemer. – Det blir ikke tid til så mange fritidsaktiviteter, men jeg driver med keramikkmaling og prøver å trene litt innimellom. Ellers er vi mye på hytta som ligger ved Reinunga holdeplass på Flåmsbanen. Der er det også fin utsikt.

Sterk innsats i USIC i Sjakk

Det 15. USIC mesterskapet i sjakk 19-25. juni gikk av stabelen i Dresden, i gamle Øst-Tyskland, med 9 spente og ivrige norske deltakere. Det norske laget hevdet seg bra og endte på 14.plass.
Sjakk er den idretten hvor flest nasjoner fra USIC deltar. Det var i år totalt 24 nasjoner, 3 flere enn siste mesterskap. For fire år siden i Ungarn deltok 21 nasjoner og Norge tok en sterk 15. plass. Betrakter vi antall nasjoner og Norges plassering, var plasseringen i 1996 det beste siden 1980, hvor det også var 21 nasjoner og Norge tok en 14. plass.

Resultater:

Bord	Jugoslavia (1,5-4,5) 1. runde		Finland (3-3) 2. runde		Slovakia (1,5-4,5) 3. runde		Luxemborg (3,5-2,5) 4. runde	
1.	A. Semakoff	0-1	A. Semakoff	0-1	A. Semakoff	0.5	A. Semakoff	0.5
2.	B. Egede-Nissen	0-1	B. Egede-Nissen	0.5	B. Egede-Nissen	0-1	B. Egede-Nissen	1-0
3.	E. Forselv	1-0	E. Forselv	0-1	E. Forselv	0.5	E. Forselv	0.5
4.	G. Jacobsen	0-1	V. Andersen	1-0	G. Jacobsen	0-1	V. Andersen	0.5
5.	V. Andersen	0-1	O. Frydendal	0.5	V. Andersen	0.5	O. Frydendal	1-0
6.	O. Frydendal	0.5	R. Næss	1-0	R. Næss	0-1	R. Næss	0-1

Bord	Nederland (1-5) 5. runde		Hellas (6-0) 6. runde		Portugal (4,5-1,5) 7. runde	
1.	A. Semakoff	0-1	A. Semakoff	1-0	A. Semakoff	0.5
2.	B. Egede-Nissen	0-1	B. Egede-Nissen	1-0	B. Egede-Nissen	1-0
3.	E. Forselv	0.5	E. Forselv	1-0	E. Forselv	1-0
4.	G. Jacobsen	0.5	V. Andersen	1-0	G. Jacobsen	0.5
5.	V. Andersen	0-1	O. Frydendal	1-0	V. Andersen	1-0
6.	O. Frydendal	0-1	R. Næss	1-0	O. Frydendal	0.5

Individuelle resultater:

	Poeng	Antall runder	Prosent
Aleks Semakoff	2,5	7	36%
Bjørn Egede-Nissen	3,5	7	50%
Edmund Forselv	4,5	7	64%
Geir Jacobsen	1,0	4	25%
Viggo Andersen	4,0	7	57%
Odd Frydendal	3,5	6	58%
Reidar Næss	2,0	4	50%

1. dag (tirsdag den 20.) var åpningsdagen og første runde. Åpningen var i formell stil med flaggbæring og taler både fra USIC presidenten og de lokale arrangørene. Kulturelt innslag av en tradisjonell dansegruppe ble godt mottatt. Norge fikk Jugoslavia som motstander i første runde. Generelt er Øst-Europeiske land sterke i sjakk, men vi gikk på med krum hals, uten sammenligning med fotballkampen! Norge gjorde en bra innsats mot en sterk motstander. Lagresultatet ble 1,5-4,5. Edmund Forselv viste seg tidlig som en god poengsanker og vant sitt første parti. Sett opp mot plasseringen som Jugoslavia endte opp med til slutt, så var vi absolutt fornøyde. Etter første runde lå vi på 15. plass.

Runde 2 startet allerede andre dag kl. 08.00 og vi hadde fått Finland som motstander. Finnene betraktes som de sterkeste i Norden, og her ble det poengdeling og 3-3. Det var et resultat vi var svært godt fornøyd med! Neste kamp mot Slovakia endte tap 1,5-4,5 og etter tredje runde lå vi på en 21. plass. Vi var ikke helt fornøyd med det vi hadde prestert til nå.

4. runde gikk mot Luxemburg, en overkommelig motstander. Vi klarte jobben og dro i land en lagseier med 3,5-2,5. Da klatret vi en plassering opp til 20. plass. 5. runde mot Nederland endte med et uheldig nederlag 1-5. Dette var under pari! Vi datt en plass ned igjen til 21. plass. 6. runde var mot Hellas, et lag som var rangert sist og lå på en 23. plass. Vi bestemte oss at her hadde vi muligheten til å hevde oss, noe vi gjorde til gagns!! Vi vant på alle bord! Det er ikke ofte en opplever at et parti blir avgjort med sjakk-matt. Som regel gir spilleren opp, når en ser at et nederlag ikke er å unngå. Resultatlisten baseres på de individuelle poengene og med denne seiren klatret vi opp igjen til 20. plass, og med en god prestasjon i siste runde ville vi klatre høyt. 7. runde med Portugal som motstander. En ypperlig mulighet til å klatre høyt. Portugal var rangert på 17. plass, men lå på sisteplass. Forutsatt at vi tok en klar seier og de andre lagene foran oss spilte jevnt, så ville vi klatre mange plasser. Og det var akkurat det som skjedde. Vi vant klart 4,5-1,5, mens kamper som Kroatia-Belgia og Italia-Nederland endte begge 3-3. Dermed klatret vi forbi og endte tilslutt opp en 14. plass! Meget sterkt!!

Muligens er 10. plassen fra 1976 med 19 nasjoner den sterkeste plassering Norge har gjort, men 14. plass med 24 nasjoner er meget bra!!!

Takk til dere og for oss,- så sees vi igjen på det 45. JM i sjakk den 20-22. oktober!!!

Arne Knudsen og Morten Westin

Invitasjon JM Golf

HIL NSB og NSB Reisebyrå har gleden av å invitere til Jernbane-mesterskapet i Golf 2000. Mesterskapet arrangeres på Onsøy Golfbane 16. og 17. september 2000.

Klasser:
Damer og herrer for jernbaneansatte samt gjesteklasse for damer og herrer (ta gjerne med ledsager som spiller i gjesteklasse)

Spilleform:
Lørdag stableford alle klasser. Søndag spiller jernbaneansatte som oppnådde 25 stablefordpoeng eller mer, eller minst 1/3 av spillerne slagspill scratch om tittelen Jernbanemester i Golf 2000. (damer og herrer). Øvrige spiller stableford plasseringsspill samt for å kåre vinneren av gjesteklassen. Spillet starter lørdag 16. september kl. 1200, og søndag 17. september kl. 1100.

Påmelding:
Malcolm P. Miller tlf. 23151563
Lasse Qvigstad tlf. tlf.23152169
Sylviann Vatnehol tlf. 23150462

Norsk suksess i Jernbane – EM i Bridge

Årets FISIAC-mestre i Bridge: Fv: Leif Nygård, Oddvar Svestad, terje Hirth, Nils Hirth, Lars frøland, Arve Nordskog, Reidar Bårseth og foran: John Våge.

Årets Europamesterskap (FISIAC Bridge) ble avviklet 12-16/6, og som for 2 år siden stilte 7 land til start. Stedet var Kokkola i Finland.

Ettersom Norge hadde 3 strake mesterskap tidligere, måtte vi også i år finne oss i å stille som favoritter, da vi reiste med et godt forberedt lag.

Norge fikk en «flying» start mot Belgia der vi vant 25-0, fortsatte med 19-11 mot Frankrike, og vi var allerede i tet.

Den 3. kampen mot Ungarn anså vi på forhånd som den hardeste, men da denne ble vunnet 25-0, hadde Norge allerede et stort forsprang på resten av feltet.

De tre siste kampene mot våre nordiske venner ble også vunnet klart, hhv. Danmark 24-6, Sverige 19-11 og til slutt mot vertene 25-0.

Våre 3 par gjorde det også bra i den såkalte «Butlerscoren», der Terje og Nils Hirth toppet suverent, fulgt av et fransk par, deretter våre to andre par.

Finnene sto for et meget godt arrangement, gode spillelokaler på et utmerket hotell, og rikelig og god mat. En myndig og god turneringsleder var spissen på det hele.

På banketten/premieutdelingen torsdag kveld fikk de norske spillerne sine velfortjente gullmedaljer samt diplom.

Det norske laget:

Terje Hirth-Nils Hirth
Reidar Bårseth-Lars Frøland
John Våge-Arve Nordskag
Leif Nygård kaptein

Resultater for de beste:

1	og FISAIC-mestre Norge	155VP
2	Frankrike	125
3	Sverige	122
4	Ungarn	118

Vi ser frem til neste mesterskap i 2002 som skal arrangeres i Ungarn.

Leif Nygård

JM Pistol 25m.

Mesterskapet ble arrangert lørdag 27. mai i Trondheim av Skytterutvalget.

Trondhjem Pistolklubbs bane ved Jonsvannet, ca. 15 km fra Trondheim sentrum, var arena for årets mesterskap.

En forholdsvis bra trøndersk vårdag, +13 grader og vindstille, møtte deltagerne, dessverre bare 6 i tallet.

Mesterskapet ble ikke særlig spennende, da årets Jernbanemester, Ove Hammerstad fra Bergen tok føringen allerede fra første serie, men det ble meget jevnt om de neste plassene.

Årets Jernbanemester deltok i sitt første JM, men han lovet å komme igjen til senere mesterskap, og vil bli en god mann til internasjonale oppgaver, da hans vinnerresultat denne helga er meget bra.

Resultatliste:
Kl. A.
1 og Jernbanemester
Ove Hammerstad Bergen 1131p
2 Kjell Johansen Marienborg 1079
kl.B.
1 Håkon Lindberg Eidsvoll 1061p
2 Arne Nordtømme Marienborg 1051
3 Jan Erik Pålerud Eidsvoll
Kl C.
1 Gunn Heidi Sønsterud Drammen 1082p

Leif Nygård

JM Orientering 2000

Mesterskapet ble arrangert på Fartbanen ca. 8 km. utenfor Hamar sentrum. Antall deltakere ved fristens utløp var kun 7 stk. Stevneleder Arne Løvbak måtte trå til med en ringerunde, antallet steg til 29, noe som viser at det ikke er lett å ta på seg arrangement. Ved start møtte 26 + 1 i gjesteklassen.

Mesterskapet ble avviklet på god måte av JIL Hamar og Vang O-lag. Deltakerene syntes løypene var fine, og vi hadde kun et uhell. Arnold Valvåg fra Hamar fikk en finger ut av ledd.

NJIF"s pokal gikk til Njål Svingheim Banereg. Øst BIL.

Tore Jensen, JIL Hamar

Resultatliste JM Orientering:
Herrer A, 5,0 km:
1. Trond Cato Martinsen, Stasj.kam. Drammen 34,44
Herrer B5, 5,0 km:
1. Njål Svingheim, Banereg. Øst BIL 41,35
2. Tore Fagervold, Banereg. Øst BIL 52,55
3. Harald klippenberg JIL Stavanger 62,25
4. Stein Andersen JIL Hamar
Herrer B6, 5,0 km:
1. Agnar Løwer, Stasj.kam. Drm 44,02
2. Tormod Søland, NSB HIL 44,41
3. Rune Johansen JIL Drammen 73,14
Herrer B7, 5,0 km:
1. John Stanes, JIL Halden 47,08
2. Jan Olav Sæther, JIL Hamar 52,27
3. Steinar Andersen, JIL Hamar 63,35
4. Kai Nordberg, JIL Hamar 71,37
Herrer B8, 5,0 km
1. Magne Gjønnes, JIL Trondheim 43,48
2. Finn Holom, Banereg. Øst BIL 66,43
3. Helge Tunheim, Stasj Kam. Drm. 72,09
Herrer B9, 5,0 km
1. Erling Bjarkø, JIL Grorud 64,30
Damer C5, 3,5 km
1. Unni Stenhammer, JIL Grorud 36,32
Herrer B10, 3,5 km:
1. Per Slungård, JIL Halden 28,26
2. Ragnar Skautvedt, JIL Drammen 45,23
3. Jan Abrahamsen, JIL Stavanger 49,24
Herrer B11, 3,5 km:
1. Torstein Bjerke, JIL Grorud 39,04
2. Karl Kolstad, JIL Hamar 41,58
3. Arne Antonsen, JIL Grorud 45, 23
4. Magner Egseth, JIL Trondheim 45,38
5. Magne Thomassen, JIL Hamar 82,20
6. Arnold Valvåg, JIL Hamar
Gjesteklasse, 5,0 km:
1. Kjetil Stenhammer, 43,19
Jernbanemestre:
Herrer A:
Trond Cato Martinsen
Herrer B 1-7:
Njål Svingheim
Herrer B8-9:
Magne Gjønnes
Herrer B10-12:
Per Slungård

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

ANSVARLIG REDAKTØR:
Sigurd Sandvin

REDAKTØR:
Njål Svingheim, linje 55156

REDAKSJON:
Olav Nordli, linje 55931
Tine Komissar 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: 4.600

Layout: Axentum kommunikasjon
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

Landsmøte i Norsk Jernbane Avholdsforbund

Det 107 landsmøtet i Norsk Jernbane Avholdsforbund ble i tiden 2 – 4 juni avholdt i Trondheim på Lilletorget Hotell og Møtesenter med avd. Trondheim som teknisk

arrangør. Arnfinn Langørgen ønsket oss alle velkommen fra arrangementskomiteen og takket forbundsstyret for oppdraget.

De forskjellige beretningene fra de ulike nemdene ble opplest og godkjent.

Arne Nedberg redegjorde for regnskapene og ble takket for den gode jobben han hadde gjort

som kasserer i forbundet gjennom flere år og ble senere samme kveld utnevnt til æresmedlem på bakgrunn av dette.

Før lunsj foretok vi en bli kjent tur til fots i Trondheim med Arnfinn Langørgen som siserone, og selv om værgudene ikke sto oss helt bi, fikk vi bl.a. se Gamle Bybru og Bakklandet med den gamle idylliske bebyggelsen og Nidarosdomen som så mange valfarter til. Samtidig med oss, var flere tusen unge europeiske musikere samlet i Trondheim denne helgen og underholdt på forskjellige steder i byen. De fikk nok som oss, en opplevelse for livet, da det begynte å snø, ja det var store kontraster i været denne helgen.

Innkomne forslag ble livlig debattert.

Handlingsplanen for årene 2000 til 01 ble deretter fremlagt.

Vi må aktivisere de medlemmene vi har og få inn nye medlemmer, ta Internett aktivt i bruk da det ligger store muligheter der, og det ble spurt om hvilket planleggingsverktøy man kunne bruke og utvikle. Leder fortalte at alle tiltak avdelingene setter i gang vil bli støttet av FS som igjen søker støtte fra Rusmiddeldirektoratet. Planleggingsverktøyet tar for seg alle faste aktiviteter over en toårsperiode.

Landsmøtet gav FS fullmakt til å føre forhandlinger med Jernbanepersonalets Forsikring om

hva man skal gjøre med de to stjålne fanene som er kommet tilrette etter to år og som vi har fått erstatning for.

Videre ble budsjettet for neste periode vedtatt.

Valgene gav oss ny forbundsleder for 2 år i Rolf Andreassen da Reidar Flatland hadde frasagt seg gjenvalg. Ny nestleder for 1 år ble Karin Johannessen Rysst, sekretær Ingrid Holst Swensen for 2 år, kasserer Reidar Flatland for 2 år og varamann til styret Gunnar Swensen for 2 år.

Leder av studienemda ble Gunnar Vestby for 2 år, sekretær Kåre Fossum for 1 år, kasserer Per Gommerud for 2 år og varamann Ellen Källman Hennum for 1 år.

Gjenvalg av Leif Gulbrandsen som leder av ungdomsnemnda for 2 år, nyinnmeldte Runar Hogstvedt ble valgt til kasserer for 2 år.

Leder av bladstyret Ingrid Holst Swensen, kass/for.fører Reidar Flatland, medlem av bladstyret Sigmund Bell Rysst. Forbundstyret fikk i oppdrag av landsmøtet å finne en redaktør så fort som mulig.

Lørdag kveld underholdt pensj.lokfører Kjell Pedersen fra Stjørdal med trønderhistorier og sang. Senere ble det allsang med vår eminente musiker, Per Gommerud på Keyboard.

For de som ville, ble det holdt andakt søndag ved Steinar Gjerpeseth fra Metodistkirken i Trondheim.Landsmøte i 2001 fikk Oslo avd. ansvaret for. Den nye forbundsformannen takket for tilliten han ble vist.

Minda Gommerud
og Ellen Källman Hennum
Referenter avd. Drammen

JM – Bowling 2000

JIL Stavanger arrangerte jernbanemesterskapet i bowling 6-7 mai i Sandnes.

Espen Kleven fra JIL Lillestrøm og Chutima Trosthol fra JIL Kongsberg ble Jernbanemestere i single kl. B og C. Lagmestere ble JIL Kristiansand i kl. B og JBIL Lodalen i kl.C.

JIL Lillestrøm tok en aksje i vandrepokalen til beste lag totalt. Det deltok kun 67 herrer og 21 damer i mesterskapet. Den forholdsvis lave deltakelsen skyldes først og fremst at det var konfirmasjon rundt om i landet denne helgen, men også at det er langt til Sandnes.

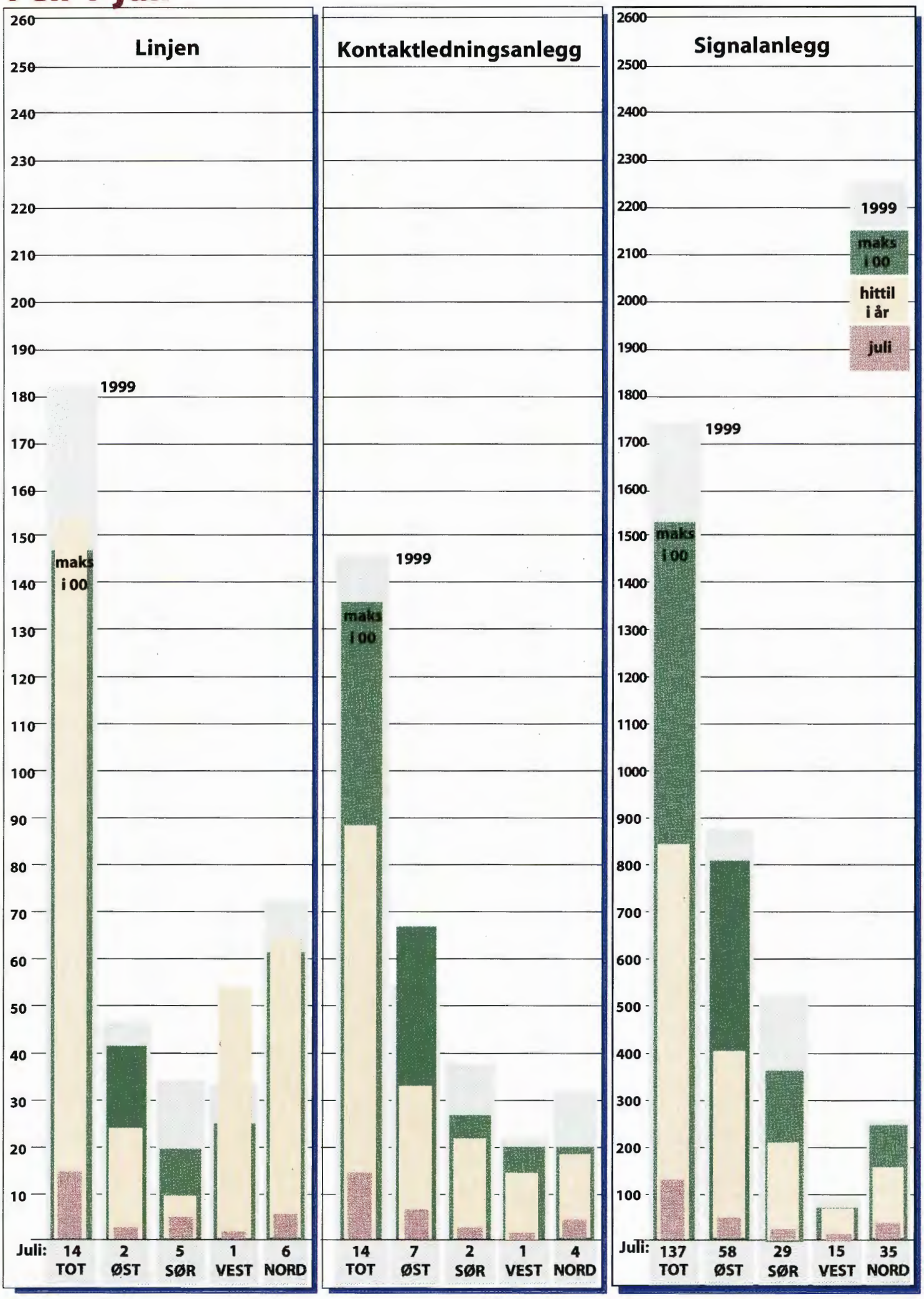
De 4 beste damene og de 8 beste herrene i single kvalifiserte seg til å representere NJIF i Nordisk Jernbanemesterskap i Bowling 2000. JIL Stavanger gjenomførte mesterskapet på en fin måte. Resultatliste sendes alle lag.

JULEBORDSCRUISE TIL KIEL
19. –21.11
MED "PRINSESSE RAGNHILD".

Kontakt NJT Reiser
for informasjon om priser mv.

NJT Reiser
BOKS 286 SENTRUM, 0103 OSLO
TELEFON 23 15 15 73
MANDAG – TORSDAG KL. 10 – 13

Feil i juli


Linjen
Kontaktledningsanlegg
Signalanlegg
1999
maks i 00
hittil i år
juli
Juli:
14 TOT
2 ØST
5 SØR
1 VEST
6 NORD
14 TOT
7 ØST
2 SØR
1 VEST
4 NORD
137 TOT
58 ØST
29 SØR
15 VEST
35 NORD

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
nr 7 august 2000

Travel formiddag på autopistaen

ALLE FOTO: ROAR STENERSEN

Det er et tungt ansvar og vokte en planovergang på Autopistaen….
…..for rett som det er kommer en bil…..

I nesten hver utgave av "Kjøreveien" leser vi om de pågående arbeider med fjerning av planoverganger på det nasjonale jernbanenettet. Siden det er på tampen av agurktiden også i sistesideredaksjonen, men redaktørens deadline er ubønnhørlig, kom jeg på følgende artige parallell observert på Cuba i mars 99.

AV ROAR STENERSEN

Åstedet: Den ca. 6-fils brede motorveien som går øst-vest mellom Havana og Santa Clara – en hovedferdselsåre av aller største betydning.

Rett etter hverandre rundt 60 km. vest for Santa Clara krysser to av Cubas mange tilbringerbaner til sukkermøllene denne autostradaen – eller La Autopista som det heter på de kanter. Dramaet som her gjengis utspiller seg flere ganger daglig på begge disse stedene i innhøstingssesongen mellom januar og april – i dette tilfelle på hovedlinjen til Central Australia.

Situasjonen: Planovergangvoktersken døser i skyggen av sitt ca. 2 m² store leskur da en amerikansk "steam-boat whistle" lyder i det fjerne. Hun reiser seg, skygger for øynene og speider horisonten i en i begge rettninger tog kan ventes fra – ingenting å se. Ny fløyting – denne gangen nærmere og helt klart fra sør. Hun tar posisjon midt i veien med sitt lille røde flagg og dramaet er i gang.

En tiltagende enorm beksvart røyksky avslører togets posisjon i det flate landskapet, og straks etter kommer det til syne i skogkanten et par hundre meter unna. Selv på lang avstand ser vi at toget har en avsindig sidesleng grunnet en sporstandard langt under pari. Lokføreren på lok 1515 har regulatoren i taket og hele kropsvekten i fløytesnora idet toget dundrer over Autopistaen – her stoppes det ikke for noen!

En håndfull utlendinger står måpende tilbake i den røde støvskyen og føler seg hensatt i i tid – la oss si Alabama i 1952 eller der omkring.

Når det hele er over gjenopptar vår veninne slumringen i skyggen – til neste tog bryter stillheten på Autopistaen om en 2-3 timers tid.

Bilde 3:…. og et tog. Central Australias' lok 1515 (Alco 1914) med et fullastet tog med sukker-rør kaster ikke bort tiden på hjemveien.