KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

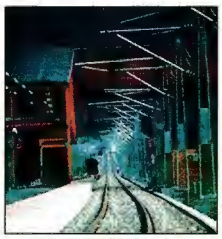
Nr 8 - 2000

Sammen for trafikksikkerhet

- År 2000 er blitt et annus horribilis, et fryktelig år, for jernbanen her i landet, sa jernbanedirektør Steinar Killi da han åpnet den årlige trafikksikkerhetskonferansen. Både Jernbaneverket, Statens Jernbanetilsyn og trafikkutøverne jobber alle med det felles målet det er å øke sikkerheten i jernbanedriften, ble det understreket på konferansen. Folks oppfatning av jernbanen har naturlig nok blitt preget av alle medieoppslagene etter uhell og ulykker i år. Dersom Jernbaneverkets anbefalinger følges opp i Nasjonal transportplan, skal det brukes 2,5 milliarder kroner på økt sikkerhet de neste ti årene.

Side 6

Klart 1. desember



1. desember skal alt være klart for åpning av både dobbeltspor og ny stasjon i Sande i Vestfold

Side 3

Mer strøm til flere tog

To nye omformerstasjoner skal stå klare på nyåret. Det gir rom for flere tog.

Side 13

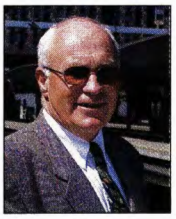
Jernbaneverket

Målevogna på sporet

I begynnelsen av måneden ankom Jernbaneverkets nye stolthet, Målevogna, endelig Norge. Etter mye nybrottsarbeid og flere utsettelser er den nå klar for utprøving og godkjenningsprosess.
- En viktig milepæl er nådd, sier Geir H. Ingvaldsen og de andre ved teknisk kontor.

Side 6

Signaler



Hva er hensikten med Jernbaneverket

Alle som har fulgt med i den politiske debatten har merket seg Stoltenberg-regjeringens ønske om å modernisere den offentlige sektor. Under ledelse av statsråd Jørgen Kosmo er et omfattende program på trappene. Ønsket om å modernisere offentlig sektor er ikke særnorsk. I en rekke europeiske land er saken på dagsordenen. Slik sett er Stoltenberg-regjeringens bebudede program i tråd med en internasjonal trend. Vi som har vårt virke innen offentlig sektor må forholde oss til denne utviklingen.

En modernisering av offentlig sektor vil etter min mening påvirke Jernbaneverkets rolle og oppgaver. Ved opprettelsen av Jernbaneverket i 1996 ble vår overordnede målsetting definert til å "utvikle jernbanenettet for det 21. århundres behov". I målsettingen ligger fokuset på å forvalte jernbanenettet; drive, vedlikeholde og bygge jernbane, samt trafikkstyring. I framtida tror jeg denne målsettingen er for snever. Spørsmålet vi må stille oss er om ikke Jernbaneverket skal ta et større og mer helhetlig ansvar for jernbanesektoren.

Hva et slikt sektoransvar vil innebære for Jernbaneverket, er ikke mulig å svare uttømmende på i dag. Det bør for eksempel innebære at Jernbaneverket skal være departementets og Statens fagorgan for jernbane, med oppgave å påse at det blir et tilbud av jernbanetjenester i dette landet som samfunnet ønsker realisert på samfunnsøkonomisk grunnlag. Dette er ikke en selvfølge så lenge NSB BA og andre jernbaneselskap må drive bedriftsøkonomisk lønnsomt. Staten vil da få et organ som kan ivareta ansvaret for å utvikle jernbanens konkurransekraft ut fra en samfunnsøkonomisk vinkling, og som bør ha en målsetting om å bidra til en bærekraftig trafikkvekst i Norge.

Årlig kjøper Staten persontransporttjenester for i underkant av en milliard kroner på ruter som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme. I dag forhandler departementet direkte med NSB som eneste operatør. Hvis utviklingen fører med seg flere konkurrerende selskaper på jernbanenettet, er det et spørsmålet om dette er en oppgave for et departement som i første rekke skal fungere som et politisk sekretariat. Statlige kjøp av persontransport på jernbane kan like godt være en oppgave for Jernbaneverket ut fra gitte politiske rammer.

Et annet eksempel kan være eierskap til stasjonene. I dag eies de av NSB Eiendom, mens Jernbaneverket betaler leie for arealene inne på stasjonen og trafikkarealene ute. Stasjonene bør utvikles som kollektive knutepunkt vurdert ut fra en samfunnsøkonomisk synsvinkel som ikke er så lett når NSB Eiendom har krav til bedriftsøkonomisk fortjeneste. Skal Jernbaneverket få et omfattende sektoransvar for jernbanen må eierskapet til en så viktig del av jernbanesystemet over til den organisasjonen som har det samfunnsøkonomiske sektoransvaret. Det vil også sikre like vilkår for alle operatører i persontrafikken.

Til sjuende og sist er det politikernes ansvar å bestemme hva Jernbaneverket skal brukes til. Men jeg tror vi er tjent med å være i forkant av utviklingen og allerede nå starte en prosess for å avklare hva Jernbaneverkets sektorrolle skal være. I Jernbaneverkets ledergruppe er det startet en strategiprosess hvor blant annet vårt framtidige sektoransvar er et sentralt tema. Mitt ønske er at debatten også tas i hele organisasjonen både i formelle fora og over kaffekoppen. Et utgangspunkt for en debatt om vår framtidige rolle er å stille oss selv spørsmålet: Hva er hensikten med Jernbaneverket? Dette grunnleggende spørsmål kan gi mange spennende svar som kan danne grunnlaget for innspill om hva som skal være Jernbaneverkets rolle i framtida.

Steinar Killi

Flere trailere på banen

ASG Norway AS og NSB Gods har inngått en 3-års avtale til en verdi av 100 millioner kroner på frakt av containere og semitrailere på tog. Transportene skal gå både mellom Oslo og Trondheim, Stavanger, Narvik og Bergen. I tillegg kommer transporter mellom Norge og utlandet.

Den nye avtalen betyr at mellom 7000 og 8000 vogntog forsvinner fra veiene innenlands årlig. Hver uke har ASG 30 vogntog fra Oslo til Stockholm, Verona og Padborg og 50 vogntog innenlands.

- ASG har samarbeidet med NSB Gods i flere år og avtalen som er inngått nå er en utvidelse av vårt samarbeid. Det er store volumer som nå i høst overføres til toget i form av containere og semitrailere som enkelt løftes direkte fra bilen over på toget, sier adm. direktør Ketil Lundgaard i ASG Norway AS. Selskapet er eid av ASG Danzas som igjen eies av Deutsche Post og er et av Europas største transportselskaper.

- Kombinerte transporter hvor toget benyttes mellom større byer mens inn- og utkjøring foregår på bil, er en effektiv, fleksibel og miljøvennlig transportmåte. Satsingen ASG gjør nå på toget i samspill med bil, er en gledelig utvikling som vi har stor tro på. Toget er mest konkurransedyktig på lengre avstander mens bilen håndterer inn- og utkjøringen , forteller markedsdirektør Knut Brunstad i NSB Gods.

INNHOLD
Kjøreveien 8-2000

Dobbelstsporet snart klart	3
"Annus horribilis 2000"	4
Målevogna endelig på sporet	6
BaneTele med i umts-kampen	8
Alt på en gang ved Eidsvoll	9
Populær gjerding på Nord-Jæren	10
Synergi må følges opp	11
Godsterminal med forviklinger	12
Mer strøm til flere tog	13
Ulykkesovergangen lagt ned	15
Farlig gods	16
To års anlegg på Østfoldbanen	17
Type 72 testes	18
Ny forslagsordning	19
Fra IT til IKT	20
Raskere framdrift på Gulsvik	21
- Trygt med toget	22
Ny medarbeiderundresøkelse	23
Konkurranse	24
På vakt	25
Feil i august	27
Mye mer enn blanke lokomotiver	28

VESTFOLDBANEN

Dobbeltsporet snart klart

En forsinket leveranse av signalanlegg fra Adtranz gjorde at Jernbaneverket Utbygging måtte forskyve åpningstidspunktet for parsell 3 og 4 på Vestfoldbanen. Men nå skal det være klart for åpning av både det nye dobbeltsporet og den nye Sande stasjon 1. desember.

AV EVA K ULLAND

De moderne signalanleggene som skal monteres langs det nye dobbeltsporet i nordre Vestfold er basert på komplisert datateknologi. Kapasiteten vil øke vesentlig - med hyppigere avganger og kortere avstand mellom hvert togsett. Men et slikt avansert signalanlegg må testes grundig før det kan tas i bruk, og dette er en av årsakene til den uforutsette forsinkelsen. Ser man bort fra dette, er byggeprosjektet i rute – skinnene er lagt, KL-anlegg er ferdig montert og stasjonsområdet er ferdigstilt. Det jobbes for en åpning i uke 48, nærmere bestemt 1.desmber.

Kollektivterminal

I dag er det ikke betjent stasjon på Sande, så de reisende står i kø sammen med is/pølse/avis-kundene i Narvesen-kiosken. Dette opplever mange som et dårlig tilbud fra NSB BA, og med det nye terminalbygget blir problemet løst på en god måte. I tillegg til 200 parkeringsplasser og buss/-taxiholdeplass, vil det bli stor aktivitet både i og rundt denne kollektivterminalen. Et privat selskap skal drive kiosk/kafé/venterom i tillegg til at de skal betjene en egen billettluke for reisende med tog/buss. Med denne løsningen får de reisende egen billett- og informasjonsskranke og slipper å stå i kiosk-køen. Selskapet som er ansvarlig for kollektivterminalen er pålagt å holde åpent fra tidlig om morgenen til sent på kvelden, slik at man vil oppleve dette som et fullverdig tilbud på lik linje med en tradisjonell jernbanestasjon.

Prosjektfakta

Utbyggingsprosjektet "parsell 3 og 4" består av 12,5 km jernbane mellom Bergsenga og Holm i Sande i Vestfold. Banen er bygget for 200 km/t, og har en kostnadsramme på nærmere 1 milliard kroner. Utbyggingen betyr redusert reisetid, bedre komfort og større sikkerhet for reisende med toget og for de som skal krysse toglinja.

Snart kan intercitytogene på Vestfoldbanen forlate den gamle krokete traseen gjennom Sande...

..og i stedet lange ut på den nye. Bege foto rett sør for Bergsenga.

BEGGE FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Stange gjenåpnet

Fredag 15.september ble spor 2 på Stange stasjon gjenåpnet for av- og påstigning etter å ha vært stengt siden 2. desember i fjor. Sporet ble stengt etter pålegg fra Statens jernbanetilsyn av sikkerhetsmessige årsaker.

Etter initiativ fra formannskapet i Stange kommune, påla Statens jernbanetilsyn 2. desember i fjor Jernbaneverket å stenge spor 2 ved Stange stasjon for av- og påstigning. Kommunen mente forholdene på stasjonen var uakseptable når passasjerene måtte bruke den smale mellomplattformen ved spor 2. Dermed ble det ingen av- og påstigninger på Stange stasjon for nordgående InterCity-tog, mens av- og påstigning for sørgående tog ble opprettholdt. NSB satte opp drosjer for passasjerene på strekningen Tangen – Stange eller Stange – Hamar.

Det Norske Veritas har på oppdrag fra Jernbaneverket utført en analyse av sikkerhetsforholdene ved stasjoner og holdeplasser og kommet med forslag til tiltak. Veritas har også gjort en egen sikkerhetsvurdering av Stange stasjon.

I tråd med anbefalingene i rapportene og pålegg fra Jernbanetilsynet er midtplattformen på stasjonen fjernet. Det er installert en midlertidig plattform over spor 3, satt opp gjerde mellom sporene og skiltingen ved stasjonen er gjennomgått og endret. Rutinene for togfremføring og informasjon til passasjerene er også gjennomgått og beskrevet. Passasjerene må krysse sporene til hovedplattform nord for den midlertidige plattformen. Hastigheten gjennom stasjonen er satt til 40 km/t.

Innen årsskiftet blir den nye sideplattformen forlenget sørover. Da skal de reisende krysse sporene ved den sikrede planovergangen i sørenden av stasjonen. Hastigheten ved passering av stasjonen blir da satt opp til 130 km/t.

Fra ruteendringen i januar 2001 vil de fleste kryssinger som i dag finner sted på Stange bli flyttet til det nye kryssingssporet på Ottestad.

Annus horribilis

FOTO: ØYSTEIN GRUE

Direktør Sverre Quale i Statens Jernbanetilsyn (tv), Trafikksikkerhetsdirketør Ove Skovdahl og Jernbanedirektør Steinar Killi i engasjert dialog på konferansen.

Alle jobber vi med sikkerhet på jernbanen, sa jernbanedirektør Steinar Killi da han åpnet den andre trafikksikkerhetskonferansen i Jernbaneverkets regi på Gardermoen torsdag 24. august. Jernbanedirektøren karakteriserte år 2000 som et annus horribilis, et forferdelig år, etter alle ulykkene som uvegerlig har satt sitt preg på menigmanns oppfatning av jernbanen som sikkert fremkomstmiddel.

AV ØYSTEIN GRUE

Åsta-ulykken, gass-brannen på Lillestrøm og flere planovergangsulykker vil for lang tid fremover hefte ved både Jernbaneverket og NSB BA. Mediedekningen oppleves ofte urettferdig og oppslag kan bidra til å svekke både motivasjon og konsentrasjon i jobben, når fokus på hendelser og personer blir så sterk som vi har opplevd gjentatte ganger i år, sa Steinar Killi. Men, la oss ikke glemme at i hele jernbanens 150 årige historie har færre omkommet som togpassasjer enn det antall som hvert år blir drept i ulykker på norske veier!

Nasjonal Transportplan

-Dersom Jernbaneverkets anbefaling i Nasjonal transportplan 2001 – 2011 og prioriteringene blir fulgt opp av de bevilgende myndigheter, skal det investeres 2,5 milliarder kroner i fjernstyring, automatisk togstopp (ATC/CTC), togradio, rassikring av utsatte strekninger og fjerning av planovergangar, sa Steinar Killi.

Synergi

Jernbanedirektøren benyttet Trafikksikkerhetskonferansen til å presentere dataverktøyet "Synergi", som nå brukes til oppfølging av uønskede hendelser. – Målet med kampanjen, som ble startet i sommer, er at samtlige 3500 ansatte i Jernbaneverket skal melde inn alle observerte uønskede hendelser, og tilløp til slike, inn i databasen.

God dialog

Godt over 80 deltagere fra Jernbaneverket, trafikkutøvere og arbeidstagerorganisasjonene i jernbaneverket og NSB BA, var på tilhørerbenken da direktør i Statens jernbanetilsyn, Sverre Quale, redegjorde for opprettelsen av tilsynet, jernbanetilsynets rolle i forhold til overordnet myndighet, infrastruktureier og operatører på sporet.

- Dialogen mellom Jernbanetilsynet og Jernbaneverket er slett ikke så vanskelig som man kan få inntrykk av i media, sa Quale, før han redegjorde for Jernbanetilsynets ansvar for å revidere og utarbeide nye sikkerhetsforskrifter og komme med innspill til forbedringer av dagens Jernbanelov.

Quale benyttet anledningen til å gi konferansedeltagerne et innblikk i fremtidens sikkerhetstankegang ut fra en nasjonal synsvinkel og basert på utviklingen i Europa.

2000

Vis ansikt, stå fram!

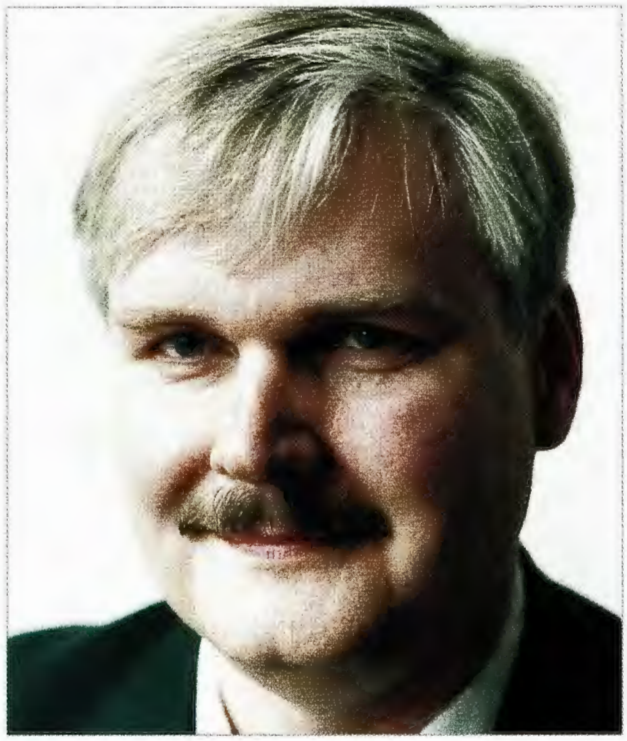


FOTO: THOMAS FAHLANDER

Sikkerhetssjef Hans Ring i Banverket

- Vis følelser og vær til stede når ulykken er et faktum. Våg å stå fram som et menneske med evne til empati, sa Banverke ts sikkerhetsdirektør Hans Ring.

Hans Ring sammenfattet erfaringene etter håndtering av jernbaneulykker generelt i fire punkter.

Empati: - Legg teknikk til side. Våg å være til stede og vis ansikt når ulykken er et faktum.

Erkjenne feil: - Ledere med ansvar for drift og sikkerhet må også kunne erkjenne feil. Å innrømme feil vil styrke troverdigheten til en kompetent organisasjon.

Sikkerhet: - Til daglig skal passasjerer oppleve sikkerhet ved at toget kommer og går etter rutetabellen, og gjennom kontinuerlig forbedring av rutiner og kontroll i den daglige drift.

Miljø: - Vi skal fremheve jernbanen som et sikrere transportalternativ enn bil, og markedsføre jernbanens miljøfortrinn.

Den svenske sikkerhetsdirektøren var invitert til trafikksikkerhetskonferansen med temaet: "Organisering av trafikksikkerhet på jernbane i en situasjon med flere trafikkselskaper." Han ga også en innføring i det pågående arbeidet med å utvikle neste generasjons regelverk (TRI-prosjektet) for jernbanetrafikk i Sverige.

-Det er forståelig at Jernbaneverket etter bare fire års eksistens ikke har svar på alle aktuelle problemstillinger. Dette er spørsmål som Banverket nå har arbeidet med i 12 år etter delingen mellom trafikkutøvere og infrastruktureier i Sverige, sa Hans Ring.

Visste lite om jernbanen

- Jeg kjente ikke til Jernbaneverket da jeg kom til Åsta, fortalte brannsjef på Elverum, Nils-Erik Haagenrud. Haagenrud berømmet innsatsen som "fagsjef jernbane" sto for under redningsoperasjonen.

Brannsjefen, med mer enn 20 års erfaring fra redningsarbeid; brann og trafikkulykker trodde det var en stor øvelse, da han ankom Åsta tirsdag 4. januar femten minutter etter første melding om gnister og brann i tog.

- Gi at jeg og andre redningsmannskaper aldri må få oppleve noe tilsvarende, sa Haagenrud i en sterkt følelsesladet oppsummering av Åsta-ulykken med redningsmannskapets blikk.

Brannmesteren viste politiets egne videopptak og beskrev den dramatiske redningsaksjonen frem til den siste overlevende var bragt i sikkerhet, fire timer etter kollisjonen.

- Di3 loket beveget seg flere ganger i løpet av den vanskelige redningen som foregikk midt inne i flammehavet, fortalte Nils-Erik Haagenrud.

600 personer

Brannmesteren berømmet samarbeidet med de involverte under selve redningsoperasjonen og de påfølgende dagers oppryddings-arbeid, hvor politi, brannvesen, NSB BAs og Jernbaneverkets personell jobbet tett sammen.

Totalt 600 personer var direkte involvert i redningsoperasjonen ulykkesdagen og det følelsesmessig tunge og tidkrevende oppryddingsarbeidet på ulykkesstedet i dagene som fulgte.

Målevogna

Nå er den endelig her. Jernbaneverkets nye stolthet på sporet, den italienske målevogna, ankom Norge over Kornsjø grense i månedsskiftet august - september. Ankomsten har blitt utsatt flere ganger på grunn av diverse tekniske problemer som måtte løses ved fabrikken Mer-Mec i Monopoli i Sør – Italia først. Jernbaneverkets nye doning kommer til å vekke berettiget oppsikt på sporet. – Allerede på veg oppover gjennom Europa har vi hatt en masse nysgjerrige på "besøk", forteller Geir H. Ingvaldsen ved Teknisk kontor på Hovedkontoret. Nå startes det et omfattende utprøvings og typegodkjenningsprogram før vogna kan settes i drift.

FOTO: GEIR INGVALDSEN

Målevogna forlater fabrikken i Monopoli i Sør-Italia for å ta fatt på den lange turen til Norge.

FOTO: GEIR H INGVALDSEN

Her er vogna i Brennerpasset på veg nordover.

FOTO: NJÅL H SVINGHEIM

Endelig på plass: Målevogna er her på en av sine aller første turer for egen maskin inne på verkstedområdet på Grorud.

endelig på sporet

AV NJÅL SVINGHEIM

Den nye målevogna er bygd over samme lest som de italienske statsbanenes høyhastighetstog og skal ikke bli noen sinke i trafikken her hjemme heller. Den skal nemlig kunne utføre operativ måling av alle sporparametere i hastigheter helt opp til 160 km/t, forteller Ingvaldsen. –Den kan også utføre måling i 200 km/t, men da må vogna trekkes av annet materiell, sier han.

Lang tur

Dersom du tar fram et Europakart og finner Monopoli i Sør-Italia, oppdager du raskt at turen derfra til Kornsjø grense er både lang og temmelig kronglete. Når det i tillegg må innhentes spesielle tillatelser for å framføre vogna gjennom de enkelte land blir det lett å forstå at selve transporten nærmest har vært et prosjekt i seg selv. En drøy uke tok turen, og hele veien har målevogna blitt transportert i godstog. Først opp gjennom hele Italia, deretter gjennom både Østerrike og Tyskland, så med ferje til Trelleborg i Sverige og igjen med godstog til Alnabru i Oslo. Med på ferden var både folk fra Jernbaneverket og fra fabrikken. Det gikk heller ikke mange dagene fra vogna ankom verkstedområdet på Grorud, før den første utenlandske delegasjonen, en fransk, var på plass for å ta doningen i besiktigelse.

Ny konstruksjon

Målevogna er av en helt ny type og fabrikken håper at den kan danne prototype for store målevogner og at de skal få bestillinger fra flere andre lands infrastrukturforvaltere. Først ut på besøk her landet var altså franskmennene, men Geir H. Ingvaldsen regner med at det vil komme folk fra en rekke land for å vurdere Jernbaneverkets nye målevogn. Det har tatt flere år å utvikle vogna og prislappen ligger et sted rundt 54 millioner kroner, da er alt inkludert. Når vogna er ferdig utprøvd og kommer i drift, vil den bli å se over hele jernbanenettet flere ganger i året. Den skal måle og gi nøyaktige data for:

- Sporets geometri
- Analyse av skinnenes interne profil (venstre/høyre)
- Kontaktledningens geometri
- Videokontroll av kontaktledningen
- Analyse av den ondulatoriske slitasjen ved høy hastighet ,rifler og bølger.

Målingene utføres med utstyr som benytter seg av laserteknologi og/eller elektronisk teknologi. Kontroll- og analyseoperasjonene foretas av datamaskiner med spesielle programmer. Måleutstyret er plassert utvendig på vogna. Det ligger beskyttet i spesielle "bokser" som er konstruert for å tåle store påkjenninger av støt, vibrasjoner, værforhold, støv og steinsprut. Alt måleutstyret skal fungere like godt i temperaturer fra 35 varmegrader ned til 40 kuldegrader.

-Det eneste den ikke skal gjøre er å sjekke skinnegangen med ultralyd, det må fortsatt gjøres med en spesialvogn, forteller Ingvaldsen. For betjeningen har vogna også fasiliteter ut over det rent tekniske. Den er utstyrt med to kontorplasser som kan gjøres om til sovekupeer, den har dusj og toalett og kjøkken med spiseplass og utstyr for matlaging.

Stor jobb

Målevognkjøringene danner en viktig del av grunnlaget for å planlegge vedlikeholdet av jernbanenettet. Regionene får gjennom disse kjøringene en nøyaktig rapport over sporets og kontaktledningens tilstand. Ut fra dette blir det mulig å sette inn tiltak og sporutbedringer der det trengs mest først. Målevogna gir også selvfølgelig beskjed om sporfeil som er akutte og må utbedres snarest. Hele jernbanenettet skal måles to ganger i året, mens strekninger som har hastigheter over 130 km/t skal måles fire ganger i året. Derfor blir det naturlig nok ikke lange stillstandsperioder for målevogna når den kommer i drift. Til nå har disse målingene foregått med innleid lokomotiv og målevogn (Strix) fra Sverige. I tillegg til å kjøre målevogn på alle hovedspor som nevnt over, må også alle sidespor og industrispor sjekkes en gang i året for at det skal tillates trafikk på dem.

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Geir H. Ingvaldsen er glad for at vogna nå er på plass her på Grorud. –Nå er vi spente på hvordan den vil oppføre seg under prøvekjøringene, sier han

BaneTele med i UMTS-kampen

BaneTele har sammen flere andre norske selskaper gått sammen med Orange-konsortiet om å søke om konsesjon på neste generasjons mobiltelefonsystem i Norge, det såkalte UMTS-nettet. BaneTele kan med sine 4200 kilometer med fiberkabler langs jernbanen bli en avgjørende faktor i kampen om konsesjon. Samferdselsdepartementet hadde fått inn sju søknader ved fristens utløp. Fire konsesjoner skal tildeles.

AV NJÅL SVINGHEIM

Avtalen BaneTele har inngått med Orange-konsortiet betyr at BaneTele har en førsterett til å forhandle om leveranse av bredbåndstjenester for deres kommende UMTS -nett. Førsteretten omfatter også tilgang til siter (utstyrsrom og antennemaster) og BaneTeles drifts- og vedlikeholdsfunksjoner. BaneTele har også inngått en avtale om mulig kjøp av aksjer i Orange Norge as dersom Orange Norge får en av de fire UMTS –lisensene. For jernbanens del er det også verdt å merke seg at det i tillegg er enighet om å vurdere en samordnet utbygging og drift av UMTS-nettet og det nye digitale togradiosystemet GSM-R. Dette togradiosystemet vil by på langt flere muligheter enn dagens togradio, både for togfremføring, vedlikeholdspersonale og ikke minst for trafikkutøverne som skal yte service om bord i togene.

BaneTele er en attraktiv samarbeidspartner gjennom sitt fiberoptiske nett som dekker store deler av landet. Jernbaneverket har mer enn 500 siter som disponeres av BaneTele. På disse punktene er det både master, antenner og basestasjonsutstyr. – BaneTele har planer om forsterke sitt fiberoptiske nett både når det gjelder kapasitet og antall fibre, noe som vil være et meget godt utgangspunkt for UMTS, sier markedssjef Terje Lübeck i BaneTele. Han mener samarbeidet mellom BaneTele og Orange Norge AS legger til rette for en effektiv utnyttelse av den omfattende infrastrukturen BaneTele disponerer. -Vi er også forberedt på å levere tjenester til andre UMTS-operatører, da et samarbeid om utviklingen av infrastrukturen vil skape bedre forutsetninger for lønnsomhet. Dette har departementet også lagt vekt på i utlysningen av UMTS-lisensene, sier Lübeck.

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Markedssjef Terje Lübeck og de andre i BaneTele venter spent på avgjørelsen om hvem som får Konsesjon på det nye UMTS-nettet i Norge.

Mulighetene med UMTS

Samferdselsdepartementet mottok altså sju søknader om konsesjon for utbygging og drift av UMTS-nettet. Dette blir tredje generasjons system for mobilkommunikasjon i Norge. Først hadde vi NMT, så GSM og nå kommer UMTS. Det nye systemet vil kunne tilby en vesentlig høyere overføringshastighet enn dagens mobilsystemer. Det åpner også for en rekke nye tjenester, blant annet multimedietjenester der tekst, tale og video kan kombineres.

Søkerne

Her er søkelisten fra Samferdselsdepartementet som ble kunngjort i midten av august:

· Broadband Mobile ASA (et samarbeid mellom Enitel ASA og Sonera Corporation)
· NetCom GSM as
· ,Tele2 Norge AS
· Orange Norge AS (et konsortie bestående av Orange plc og Bredband Mobil AB i samarbeid med de norske selskapene Schibsted ASA, Nera ASA, BaneTele, Norsk Aller AS, Veidekke ASA og Four Seasons Venture III AS)
· Telenor AS
·BusinessNet AS, som representant for et konsortium bestående av Tele 1 Europe AS, Western Wireless International og Rix Telecom
· Et konsortium bestående av Orkla ASA, Dagbladet ASA, Hafslund ASA, Hakon Gruppen AS, NorgesGruppen ASA, OBOS/NBBL og Posten Norge BA

-Utlysning og tildeling av nye mobilkonsesjoner vil bidra til en fortsatt utvikling i retning av bedre og billigere kommunikasjonstjenester for alle, sa samferdselsminister Terje Moe Gustavsen. -Det er gledelig at så mange har levert søknad. En slik konkurranse er med på å sikre en effektiv utnyttelse av ressursene ved utbygging og drift av det nye teletilbudet. Samferdselsdepartementet tar sikte på at tildelingen av konsesjoner vil skje i løpet av høsten, sa samferdselsministeren da søkerlisten ble presentert.

Inntil det blir klart hvilke fire søkere som får konsesjon må vi bare vente i spenning på Bane Teles og Jernbaneverkets vegne.

Sjef i BaneTele, Trygve Tamburstuen, har vært sentral i etableringen av konsortiet der Bane Tele er med.

Eidsvoll Minnesund - alt på en gang

Toget stopper ikke lenger på Minnesund stasjon, men stasjonsområdet er langt fra tomt. Her ligger anleggskontoret for parsellen Eidsvoll – Minnesund i vedlikeholdsprosjektet for Region Østs del av Dovrebanen. For tiden pågår arbeid med utskifting av kontaktledningsanlegget, og i en brakkerigg, i luftige omgivelser, avholdes det byggemøte før helgens arbeid med å strekke første del av kontaktledningen.

FOTO: ÅGE KNUTSEN

Slik så det ut på strekningen før oppgraderingen startet. Det gjenstår enda noen arbeider før etter-bildet er klart.

AV ELLEN SVENDSVOLL

Tekniske betegnelser suser gjennom luften forbi en storøyd og lite teknisk kyndig medarbeider i Kjøreveien som strever for å holde følge. Byggeleder Jon Lundanes ser ut til å ha alt under kontroll før helgens arbeider.

85% av kostnadene

- Mastefundamentene ble satt ned i fjor for de totalt 102 mastene på strekningen, forteller han. – Deretter ble det et opphold i arbeidet. Nå har BaneService, som er entreprenør, montert master på fundamentene. Arbeidet er gjort på ukedager, men måtte tas om nettene på grunn av trafikkavviklingen.

For det er ikke lett å jobbe på en banestrekning med så tett trafikk. Dyrt blir det også.

- På strekninger der vi bare slipper til på netter og i helger, regner vi at personalkostnadene utgjør rundt 85% av kostnadene, forteller Lundanes.

Nøye planlagt

Byggelederen går gjennom listen med tekniske spørsmål og videre fremdrift sammen med prosjektleder Tormod Bergerud og Cato Bakke og Terje Wilhelmsen fra BaneService. Stemningen er rolig. Selv om det fortsatt er ting som må ordnes, er det ikke duket for store overraskelser.

- Når sportilgangen er begrenset, er det viktig å ha planlagt alt godt på forhånd, understreker Bergerud. – BanePartner har prosjektert arbeidet for oss, og det er lagt mye jobb i forarbeidet. Alt er nøye målt opp og beregnet.

Utenfor riggen ligger utliggerne klare til å festes på mastene. De kommer ferdig montert fra verksted, merket med hvilken mast de skal på. Det er bare å skru dem fast. Og mens vi andre sov, jobbet seks mann hele natten mellom lørdag og søndag og fikk første del av kontaktledningen på plass. Det blir ikke siste helg med nattarbeid for den gjengen.

Total oppgradering

Strekningen Eidsvoll – Hamar ble elektrifisert i 1953. KL-anlegget fikk en dynamisk standardforbedring før OL i 1994, men var nå modent for utskifting. – Vi foretar en total oppgradering av hele strekningen med henblikk på krengetoghastigheter, forteller Åge Knutsen hos banesjefen. - Etter nyttår begynte vi med å rydde vegetasjon langs linja. I hele sommer har vi utbedret over- og underbygningen. Traséen tåler nå spormessig sett en hastighet på 160 km/h bortsett fra en bit på 900 meter midt på. Det er bygd ny kabelkanal langs hele strekningen og en ny undergang erstatter to planoverganger. Det eneste som står igjen nå, er å gå over dreneringsanlegget. Det håper vi også vi skal få gjort i høst.

Hvis alt går etter planen skal parsellen Tangen – Hamar oppgraderes på samme måte i 2001 og Minnesund – Tangen i 2002.

FOTO: ELLEN SVENDSVOLL

Prosjektleder Tormod Bergerud, Cato Bakke og Terje Wilhelmsen fra BaneService og byggeleder Jon Lundanes finpusser detaljene før første del av kontaktledningen strekkes siste helg i august.

SANDNES – STAVANGER:

Populær gjerding

I år settes det opp 5500 meter gjerde mellom Sandnes og Stavanger. Tilbakemeldingene tyder på at lokalbefolkningen setter pris på tiltaket.

AV SINDRE ÅNONSEN

-Folk stopper opp og skryter av oss. Nye gjerder er tydeligvis noe de har ventet på, sier tekniker Kårleiv Kristoffersen i Region Sør.

De fem siste årene er det brukt ti millioner kroner på 21.000 meter gjerde mellom Sandnes og Stavanger. Bare i år investeres det for tre millioner kroner.

-Vi håper å kunne bruke det samme beløpet neste år, sier Kristoffersen vel vitende om hvilken oppmerksomhet det har vært omkring dette temaet de siste årene. Folk vil ha bedre gjerding, og det er sjelden noen har innvendinger når Jernbaneverket melder sin ankomst.

-Enkelte kan være litt skeptiske med tanke på hva arbeidet vil medføre av eventuelle skader på hageareal. Men det er sjelden at dette fører til noen større konflikter, sier Kristoffersen.

Håper på fortsettelse

I øyeblikket gjerdes det tusen meter i måneden, og Kristoffersen håper at det vil bli bevilget penger til denne type tiltak også utover neste år.

-I løpet av 2001 er prosjektet som omfatter strekningen Sandnes-Stavanger over. Men det er behov for gjerder også andre steder langs Jærbanen. Blant annet på Klepp, Nærbø og Brusand, mener han.

Noen steder er det i dag flettverksgjerde, andre steder finnes det dårlig sauenett.

-Flere steder har vi hentet inn priser på hva det vil koste å erstattet gamle eller sette opp nye gjerder, så får vi se hva som skjer i fremtiden, sier Kristoffersen.

Årvåkne naboer

Ellers har Kristiansen flere eksempler på hvordan naboene til sporet bidrar til å hjelpe Jernbaneverket i arbeidet med å forebygge hærverk på gjerder.

-En person på Hinna så seg lei på en av naboene som vandret gjennom gjerdet på vei til jobb. Dermed tok han saken i egne hender og filmet vedkommende, flirer han.

Og Kristiansen er ikke i tvil om hvem som er de største synderne med hensyn til ulovlig ferdsel i sporet og hærverk på gjerdene lang jernbanen.

-Det er utvilsomt voksne folk som ikke tenker seg om, sier han.

Bedre nå

Men Kristiansen mener å se at det er en positivt utvikling å spore.

-Vi har hatt store problemer på deler av Jærbanen, blant annet på Vigrestad. Men etter at Jernbaneverket satte fokus på problemet gjennom en kampanje i fjor har situasjonen bedret seg betraktelig, avrunder han.

OPPTATT AV GJERDER: - Folk stopper ofte opp og sier at de setter pris på at det settes opp nye gjerder, sier Kårleiv Kristoffersen.

MANGE METER: Det går raskt unna når Johan Laland(nederst) og Morten Geliasen fra Løland entreprenør AS setter opp gjerder for Jernbaneverket.

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Bak fv: Produksjonsleder på Neslandsvatn Jørgen Skårdal, seksjonsleder Helge Bull Gjertsen i Region Sør og Per Christian Randgaard fra Hovedkontoret. Foran fv: Olav W. Kvam, Hovedkontoret, Terje Johansen, gruppeleder signal og Roar Engrønningen fra Hovedkontoret etter fullført informasjonsmøte om Synergi på Neslandsvatn.

-Synergi må følges opp

-Det er helt avgjørende at alle følger opp sin del av jobben for at Synergi skal fungere som en verktøy for forbedringer. Det sier både gruppeledere i Bane Produksjon og de ansvarlige ved Hovedkontoret og i Regionene. Det finnes dessverre eksempler på at det har vært dårlig med tilbakemelding og oppfølging. Nå er det blåst nytt i liv i Synergi gjennom opplæring og motivasjonskampanjer. Det nye synergisystemet er skreddersydd for Jernbaneverkets behov og skal brukes for å skaffe samlet oversikt over typer avvik.

AV NJÅL SVINGHEIM

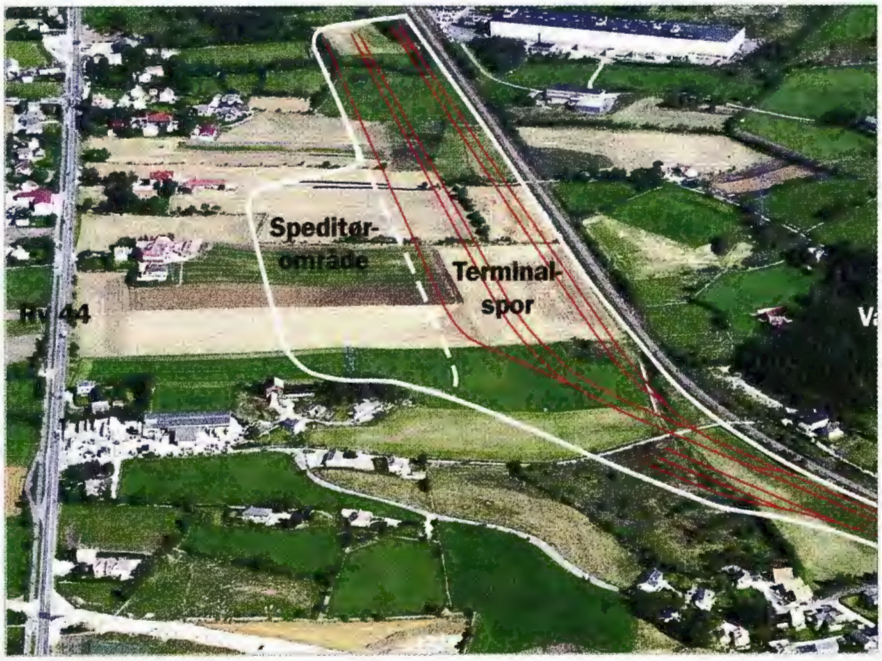
På Neslandsvatn stasjon treffer vi to engasjerte deltakere på informasjonsmøtet om Synergi som nettopp er avsluttet. Terje Johansen er gruppeleder Signal i Bane Produksjon Sør og Jørgen Skårdal er produksjonsleder på Neslandsvatn. De to er samstemte i at det nå var på tide det ble blåst nytt liv i Synergi. –Vi har hatt et inntrykk av at det de siste årene har vært dårlig med oppfølging av Synergisystemet. Det virker nesten som om Synergi også ble organisert bort i forbindelse med alle endringene jernbanen har vært igjennom, sier de to. Det har vært vanskelig å få ut informasjon til alle som trenger det. –Jeg tror årsaken er at det ofte har manglet på tilbakemeldinger til dem som har levert inn synergimeldinger, sier Terje Johansen. Han understreker at tilbakemeldingene er helt sentrale for å få Synergi til å fungere. –Dersom du får følelsen av at ingenting skjer med saken du meldte inn, mister du også motivasjonen for å melde inn neste tilløp eller hendelse, sier han.

–Dersom det nå kan gjennomføres faste rutiner for oppfølging og tilbakemelding har vi tro på at det nye Synergi vil bli et viktig verktøy for oss, hvis ikke er vi redd det hele er bortkastet, sier Johansen og Skårdal, som understreker at dette handler om noe så viktig som deres egen sikkerhet på arbeidsplassen.

-Meningen med Synergi er å få en samlet oversikt over uønskede hendelser og hendelser som kunne ført til ulykker eller skader, sier HMS-koordinator Olav Kvam ved Hovedkontoret. Ved å få total oversikt over hvilke områder som er farligst kan vi sette inn tiltakene på de farligste områdene først, sier Kvam. Synergi kan for eksempel brukes til se på hvilke planoverganger det har vært flest tilløp til ulykker og dermed hvor det haster mest med å fjerne dem eller sikre dem bedre. Både regionene og Hovedkontoret tar jevnlig ut rapporter fra databasen i Synergi og bruker dem som grunnlag for beslutninger som har med bedre sikkerhet å gjøre, sier Kvam.

-Etter hvert skal alle produksjonsmedarbeidere i hele landet merke at det nå pågår en motivasjonskampanje for Synergi, sier Roar Engrønningen ved Hovedkontoret. I Bane Produksjon Sør har ledere i produksjonsområdene i løpet av den siste måneden vært samlet til informasjonsmøter, og slik skal det fortsette også i de andre tre regionene, sier Engrønningen. –Engasjementet har vært bra på disse møtene, sier han, nå blir oppfølgingen avgjørende for om dette vil fungere.

Godsterminal med forviklinger



Ganddal godsterminal blir ytterligere forsinket etter at reguleringsplan ikke ble lagt frem for bystyret, som forventet i juni.

AV ØYSTEIN GRUE

- Reguleringsplanbehandlingen ble stoppet i Utvalg for byutvikling i Sandnes i juni, på et tidspunkt da Jernbaneverket ventet at en omforent løsning med administrasjonen ville få tilslutning, sier utbyggingssjef Ole Konttorp. Det kom som en stor overraskelse at reguleringsplanen ikke ble lagt frem for bystyret før sommerferien.

Jernbaneverket har klaget på vedtaket i Utvalg for byutvikling, og vi venter at det i løpet av september/oktober, vil bli fremmet en ny sak fra administrasjonen til utvalget, slik at planen kan komme opp til endelig behandling i bystyret en gang i desember, sier Ole Konttorp til Kjøreveien.

Ett års forsinkelse

Reguleringsmyndighetens håndtering av saken har medført at andre prosjekter er blitt prioritert foran Ganddal i arbeidet med neste års budsjett, sier Ole Konttorp. Dermed er det tale om ett års forsinkelse av prosjektet, som var planlagt startet opp neste år.

NSB Gods trenger sårt en ny terminal som erstatning for terminalene på Paradis og Brueland for å medvirke til at mer gods kan transporteres på tog, i stedet for å gå på vei mellom Østlandet og Rogaland.

Dagens terminaler i Stavanger og Sandnes har liten plass og godshåndteringen blir lite rasjonell.

Med en ny terminal på Ganddal blir det mulig å kjøre tog fra Oslo til Ganddal, losse og laste, og returnere til Oslo innenfor ett døgn. I tillegg innebærer Ganddal godsterminal at Jærbanen mellom Sandnes og Stavanger avlastes for togtrafikk, noe som er en forutsetning for å øke kapasiteten for persontog.

Den offentlige planbehandlingen har lenge vært stilt i bero på grunn av Sandnes kommunes ønske om å se prosjektet i sammenheng med finansiering og bygging av Riksvei 44. Stortinget vedtok i 1999 at Riksvei 44 skal bompengefinansieres.

FAKTA:

- Vedtak om oppstart av hovedplan 09.10.95
- Kommuneplan vedtatt 27.08.96
- Detalj- og reguleringsplan desember 97
- Bystyret vedtok 16.12.97 å ikke legge ut reguleringsplanen
- Brev fra samferdselsdepartementet mai 98
- Bystyret fastholdt 16.06.98 sitt vedtak av 16.12.97
- Bompengefinansiering av Rv44 vedtatt i Stortinget mai 99
- Bystyret vedtok 12.10.99 å gjenoppta behandling av reguleringsplanen
- Reguleringsplanen oversendt Sandnes kommune13.10.99
- Reguleringsplanen utlagt til offentlig ettersyn desember 99
- Plan utsatt i Utvalg for byutvikling 21.06.00. Krav om konsekvensutredning.
- Jernbaneverket klaget på vedtaket i juli.

Ulykkesove

Første helgen i september ble to planoverganger i Rogaland lagt ned og erstattet med underganger. Den ene var på Holan i Egersund. Dermed er planovergangen hvor fire ungdommer mistet livet i vinter, blitt historie.

AV SINDRE ÅNONSEN

Det var knyttet stor spenning til prosjektet på Holan. Ikke bare fordi overgangen bærer på en tragisk historie. Det er dårlige grunnforhold og spesielle utfordringer knyttet til høy grunnvannstand på stedet.

Startet i juli

Allerede 1. juli startet arbeidet med å pumpe vekk grunnvannet. Totalt ble vannstanden senket med tre meter. Dette ble gjort midlertidig i påvente av den vanntette konstruksjonen som skulle på plass. Store nedbørmengder kunne likevel gjort arbeidet vanskelig.

-Dette er ett av de prosjektene på Sørlandsbanen jeg har vært meste spent på, innrømmer prosjektleder Karl Ivar Urdal.

Men været i Rogaland viste seg fra sin beste side denne helgen med sol og skyfri himmel. Dermed gikk alt som smurt.

-Sporet var på plass tidlig søndag morgen, forteller Urdal.

Fristen var i utgangspunktet satt til åtte om kvelden. Prosjektledelsen hadde med andre ord tatt solid høyde for eventuelle problemer.

RØR PÅ HESKESTAD: På Heskestad hadde man valgt å etablere en rørkulvert, som ankom stedet på sporgående tralle.

gangen lagt ned

ALLE FOTO: SINDRE ÅNONSEN

LETTET: Prosjektleder Karl Ivar Urdal kunne fornøyd konstatere at anleggsarbeidet på Holan og Heskestad gikk over all forventning.

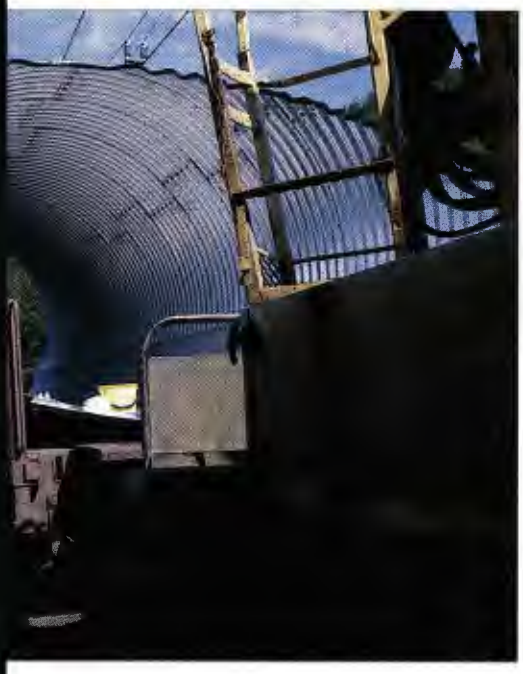
Mye fjell

Men også på Heskestad, der den andre kulverten skulle monteres, støtte man på utfordringer.

-Det var mer fjell enn forventet, men heldigvis var det satt av god tid til sprengingsarbeid, sier Urdal.

Dessuten var denne kulverten en rørkonstruksjon, og det måtte mye lirking til før alt var på plass. Men et stykke ut på ettermiddagen var pakkmaskinen ferdig og sporet klart for trafikk igjen.

Da Region Sør startet sitt planovergangprosjekt i 1997, var det 61 overganger fra Vest-Agder grense til Egersund. Per i dag er 25 av disse lagt ned. Noen har krevd tiltak, andre ikke. For to år siden var det i alt 400 planoverganger på Sørlandsbanen. Målsetningen er å legge ned hele 265 av disse innen utgangen av 2001. Til nyttår er prosjektet kommet to tredjedeler på vei. Nå håper prosjektledelsen at det kommer inn nok midler til å fullføre løpet.



Ny undergang

Men det var ikke bare Jernbaneverket som benyttet helgen godt. Også på Vigrestad ble det etablert en ny gang- og sykkelkulvert. Byggherre var Hå kommune, men gjennomføringen skjedde i samarbeid med Jernbaneverket Region Sør, BaneProduksjon Sør og entreprenøren AS Betong. Prosjektansvarlig var Kårleiv Kristoffersen, til daglig tekniker i Region Sør, som opplyser at det også ble byttet sviller under en sporveksel og lagt ny pukk. Og sporet var klart for trafikk igjen seks timer før skjemaet.

Øverst:
OMFATTENDE ARBEID: Det er ikke lite masse som skal bort når man skal montere en kulvert. Her fra Holan ved Egersund. NCC Anlegg AS og BaneProduksjon Sør la ned en solid innsats.

FULL FRES PÅ VIGRESTAD: BaneProduksjon Sør benyttet anledningen til å skifte sviller og ballast under sporvekselen på Vigrestad.

Mer strøm til flere tog

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Tor Kristoffersen (tv), Trond Helge Stransdkogen NCC Anlegg, og Magne Tveit foran anlegget av den nye omformerstasjonen. Her i forgrunnen skal det anlegges spor inn til de to omformerhallene. Det skal bygges om lag 200 meter spor for å frakte omformerne på.

Bane Energi har nå to nye omformerstasjoner under bygging samtidig. Når de nye omformerstasjonene på Skoppum og Leivoll står ferdige på nyåret blir det mulig å kjøre flere tog på Vestfoldbanen og vest for Kristiansand på Sørlandsbanen. Til sammen investeres det nå rundt 70 millioner kroner i de to omformerstasjonene.

FOTO: OLAV NORDLI

Smørbekk omformerstasjon på Østfoldbanen er av den statiske typen. Den fikk også en pris for utformingen av anlegget.

AV NJÅL SVINGHEIM

Når de to nye omformerstasjonene som nå er under bygging blir ferdige vil energiforsyningen til togene være vesentlig styrket. Det er i løpet av de siste årene bygd også tre andre store nye omformerstasjoner, henholdsvis Smørbekk omformerstasjon ved Moss på Østfoldbanen, Stavne i Trondheim og Kjelland omformerstasjon ved Egersund på Sørlandsbanen. Dette er statiske omformere, mens de to nye som nå er under bygging er roterende omformere. I tillegg kommer omformerstasjonen på Lillestrøm der 2/3 til nå har vært eid av Jernbaneverket, men hvor også resterende blir overtatt av Bane Energi når Gardermobanen innlemmes som en del Region Øst ved årsskiftet. Det samme gjelder for Jessheim omformerstasjon som i dag er en del av Gardermobanens anlegg.

Historikk

Da jernbanen elektrifiserte Drammenbanen i 1922, som den første statsbanen, ble det også bygd eget kraftverk i Hakavik ved Eikern som forsynte banen med riktig strømfrekvens 16 2/3 Hertz (Hz). Dette kraftverket var i begynnelsen tilstrekkelig til å forsyne de deler av Sørlandsbanen som etter hvert ble elektrifisert. Det skjedde til Kongsberg i 1929, Nordagutu i 1936 og Neslandsvatn i 1943. Det ble også bygd en egen fjernledning for strømforsyning fra Hakavik kraftverk til hen-

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

holdsvis Asker og Neslandsvatn. Strømforsyningen på banen ble supplert med en transformatorstasjon på Nordagutu i 1936. Så lenge strømforsyningen skjedde med kraft fra Hakavik hadde strømmen riktig frekvens, men da man måtte begynne å kjøpe kraft fra andre kraftverk måtte det også bygges omformerstasjoner, forteller Magne Tveit som er maskinsjef på Nordagutu. Omformerstasjonene omdanner strøm fra høyspentnettets 50 Hz til jernbanens 16 2/3 Hz. En omformerstasjon er altså ikke noe kraftverk, men et punkt hvor det mates inn strøm med riktig frekvens til kontaktledningen. Da Vestfoldbanen ble elektrifisert i 1957 ble det bygd en transformatorstasjon i Sande med fjernledning direkte fra Hakavik og en omformerstasjon i Larvik. Når Vestfoldbanen nå etter hvert blir bygd ut for å kunne ta i mot økt trafikk er det også nødvendig med en ny omformerstasjon på banen.

Omformerstasjonene

-Vi har valgt å bygge den nye omformerstasjonen her ved Skoppum av flere hensyn, sier prosjektsjef Tor Kristoffersen i Bane Energi. Avstanden mellom Sande og Larvik er i dag så lang at det ville gi for dårlig spenning om det skulle kjøres enda flere tog med dagens strømforsyning. Her bygger vi inntil eksisterende jernbane og like ved en transformatorstasjon tilhørende Vestfold Kraft Nett som vi har avtale om å hente strøm fra. Omformerstasjonen skal ha plass til nyoverhalte roterende omformere av den gamle typen som står på vogner. Disse omformerne er kjøpt inn brukt fra Sverige og har fått overhaling på verksted. - Det er også en diskusjon om hvorvidt nyere statiske omformere er mer lønnsomme i drift enn de eldre roterende. Statiske omformere er nok dyrere i innkjøp, men krever normalt mindre vedlikehold, mens de roterende må overhales på verksted ca. hvert tiende til tolvte år.

Ved Leivoll vest for Kristiansand er det først og fremst behovet for tettere togtrafikk som gjør at strømforsyningen må forsterkes. Når krengetogene kommer i rute for alvor blir det flere tog på strekningen og denne omformerstasjonen er også definert som et krengetogtiltak. Her skal det plasseres bare en omformervogn, men av en større type enn de to på Skoppum slik at kapasiteten på de to nye stasjonene blir omtrent den samme. Omformerstasjonene skal altså stå ferdige i løpet av vinteren.

-Det er Region Sør som har utarbeidet hovedplaner for strømforsyningen på de to strekningene og meldt et større effektbehov, mens vi i Bane Energi står for å gjøre de nødvendige tiltakene, sier Tor Kristoffersen. Det er også planer om flere omformerstasjoner, blant annet på Gjøvik og ved Garli på Dovrebanen, men dette avhenger av hva regionene mener de har behov for, sier han.

Over
Herfra skal Vestfoldbanen forsynes med mer energi. Skoppum omformerstasjon skal stå ferdig tidlig på nyåret.

Under
Her ved Leivoll på Sørlandsbanen vest for Kristiansand bygges også en ny omformerstasjon som tas i bruk til vinteren.

FOTO: TOR KRISTOFFERSEN

Størst også på farlig gods

Tv: Jan Haagensli fre NSB Gods var initiativtaker til møtet, foredragsholder Allen D. Mathy, Kari Ånstad, foredragsholder Charles D Wright og Jernbaneverkets Jon Normann Ly.

De skapte et bredt engasjement, de to amerikanerne Charles J. Wright og Allen D. Maty, som holdt foredrag om transport av farlig gods på Jernbaneverkets Hovedkontor 1. september. Drøyt 70 fremmøtte fra brannvesen, sivilforsvar, transportører som Statoil og AGA, Direktoratet for Brann- og Eksplosjonsvern, samt NSB BA og Jernbaneverket, fikk høre om hvordan amerikanerne håndterer farlig gods på jernbanen. I USA er det mer enn 200.000 tankvogner i trafikk på jernbanenettet, og selv om vi blir knøttsmå her hjemme i forhold, kan problemstillinger og ulykkeshåndtering dersom noe skjer likevel være sammenliknbare. Møtet ble arrangert i regi av Norske Sivilingeniørers forening og ble naturlig nok aktualisert av Lillestrøm-ulykken i april.

AV NJÅL SVINGHEIM

Ulykker der tankvogner med farlig gods er involvert kan få store følger dersom de ikke håndteres på riktig måte. På grunn av de enorme mengdene av denne typen gods som går på det amerikanske jernbanenettet, har amerikanerne også lang erfaring i hvordan de skal håndtere eventuelle ulykker der farlig gods er med i togene. I blant skjer det selvfølgelig avsporinger, der som her. De to foredragsholderne kom inn på hvilken type av dette godset som kan utgjøre det største problemet når noe skjer. Kondensert gass, altså gass i væskeform, utgjør den største potensielle faren gass i væskeform er under et stort trykk inne i tankvognene. Kondensert gass er også følsom for temperatursvingninger, likevel klarer amerikanerne å håndtere temperatursvingninger fra –40 til + 40 grader på en og samme tur fra for eksempel Alaska til Mexico.

De to ga en gjennomgang av hvilke metoder som finnes for å tømme tankvogner som har vært utsatt for uhell. De understreket hvor viktig det er å komme tidlig i gang med nedkjøling av slike vogner fordi trykket stiger jo høyere temperaturen er. – Kjøling er i det hele tatt et nøkkelord, sa de to. Det er også viktig at man til en hver tid er nøye med hva som befinner seg i toget og at man er klar over hvordan stoffene kan oppføre seg om noe skulle skje. Det viktigste er likevel å vite hvordan man kan forhindre at ulykker skjer, og dersom de skjer, hvordan man kan forhindre at de utvikler til katastrofer.

Charles Wright er ansatt i det amerikanske jernbaneselskapet Union Pacific Railroad med ansvar for opplæring i forbindelse med transport av farlig gods. Han har tidligere vært professor i "Fire Service Technology" på Western Kentucky Univerrsity. Han har også erfaring fra flere ulykker av samme type som Lillestrømulykken

Alllan Maty er representant for AAR, Association of American Railroads. AAR tilsvarer UIC i Europa. Han har lang erfaring med testing og forsøk i forbindelse med brann.

BEGGE FOTO: ARNE MAGNUS WAALER

De amerikanske foredragsholderne vekket stort engasjement rundt emnet "Transport av farlig gods på jernbane" med sine foredrag.

MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN

Uvanlig løsning på Nykrike

Som et ledd i moderniseringen av Vestfoldbanen bygger Jernbaneverket Nykirke kryssingsspor – dette først og fremst for å øke kapasiteten og forbedre punktligheten på banen. Inntil hele den nye strekningen fra Holm i Sande til Nykirke i Borre er ferdig, vil dette sporet fungere som et kryssingsspor.

Fra anlegget ved Nykirke i juni.

AV EVA K ULLAND

Det var flere anbydere på Nykirke-entreprisen, men kun Veidekke hadde løsningen med vertikaldrenering for å forsere et dalsøkk med til dels kvikke leirmasser i ca. 100 meters lengde. I norsk sammenheng er dette en uvanlig løsning, men det er samtidig en kostnadsreduserende metode å forsere det vanskelige terrenget på. Vertikaldrenering har hittil ikke hatt noe stort marked i Norge, men er mer brukt i andre land (bl.a. Sverige og Nederland). Metoden forutsetter bl.a. god kjennskap til grunnens egenskaper og geologiske fortid. De ekstra grunnundersøkelsene og vurderingene er foretatt av Norges Geotekniske Institutt (NGI), og det var LC Markteknik AB (Sverige) som utførte vertikaldreneringen på vegne av Veidekke.

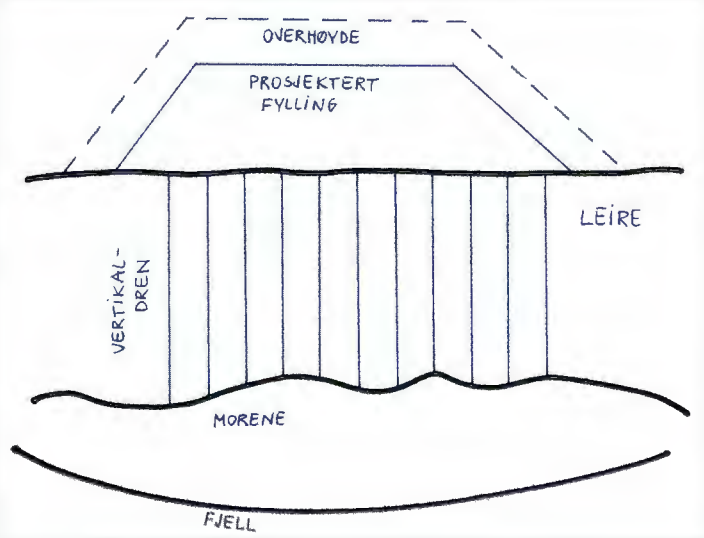
Målpriskontrakt – nytt i Jernbaneverket

I juni underskrev Jernbaneverket Utbygging og Veidekke kontrakten vedr. entreprisen på grunnarbeidet med Nykirke kryssingsspor – et ledd i moderniseringen av Vestfoldbanen. Kontrakten lyder på 44 millioner kroner, og bygger på en ny modell for begge parter – kalt målpriskontrakt. Kontrakten forutsetter et tett samarbeid mellom byggherre og entreprenør, hvor begge parter forplikter seg til å arbeide for å finne kostnadsreduserende tiltak. Besparelser ved slike tiltak deles likt mellom byggherre og entreprenør.

- Vi har tatt modell av Hydro som bruker målpriskontrakter og har samarbeidet med dem for å tilpasse modellen til vår bransje, forteller Torbjørn Lund, prosjektleder for Nykirke kryssingsspor. Det var viktig for Jernbaneverket at metoden ble verifisert med hensyn til funksjon og sikkerhet i en tidlig fase, fortsetter Lund – og så langt i prosjektet er erfaringene positive når det gjelder denne typen kontrakt.

VERTIKALDRENERING

· Setninger i leire under store fyllinger pågår gjerne over flere tiår. Dette fordi leira er tett og det tar lang tid å drenere ut vannet i leira.
· Vertikaldren benyttes bl.a. når man ønsker å få unnagjort setningene hurtig.
· Vertikaldrenene består av en permeabel kjerne med en geotekstil/fiberduk rundt. Tykkelse: 3-5 mm, bredde: 100 mm.
· Vertikaldrenene stikkes ned i leira omtrent som ved peling. Senteravstand dren: 1-2 m.
· Fordi vannet i leira nå dreneres ut langt hurtigere enn normalt, vil også setningene påløpe hurtig. Ved prosjektering tilpasses senteravstand dren for å oppnå at minst 90 % av setningene skal være unnagjort etter 6-12 mnd.
· Ved å legge ut noen meter ekstra med fylling (overhøyde), kan man ila. denne tiden gjøre unna så mye setninger at prosjektert fylling i praksis blir setningsfri etter at overhøyden er fjernet.



Illustrasjonen viser prinsippet for vertikaldrenering

Fra IT til IKT

De fleste har etter hvert fått et forhold til bokstavene IT og forbinder dem med noe som har med data å gjøre. Informasjonsteknologi vil i framtida også bli definert som Informasjons- og Kommunikasjonsteknologi, IKT. – Det blir stadig mer avgjørende at alle berørte parter i organisasjonen kan kommunisere med hverandre ved hjelp av effektive dataverktøy, sier IT-sjef Tore Hemo i Jernbaneverket. Det er nå laget en egen strategi som skal være til hjelp i arbeidet med å få satsingen innen informasjons- og kommunikasjonsteknologi så målrettet som mulig.

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

IKT-strategien skal sette Jernbaneverket i stand til å utnytte mulighetene i den nye teknologien, sier Tore Hemo (t.v) og Soner Sevin i IT-avdelingen.

AV NJÅL SVINGHEIM

I utkastet til Nasjonal transportplan legges det vekt på at IKT i økende grad kan tas i bruk som et hjelpemiddel i transportsektoren. Dette gjelder gjennom systemer for både trafikanter, myndigheter og transportører, heter i det i planutkastet. Denne teknologien kan også få stor betydning for både utnyttelsen av infrastrukturen, transportmønsteret og hele omfanget av transport her i landet, skriver Samferdselsdepartementet i statsbudsjettet for år 2000.

–Dette er bakgrunnen for at vi i Jernbaneverket nå har laget en egen IKT-strategi, forteller Tore Hemo. Visjonen i satsingen er at jernbanens konkurransekraft skal økes gjennom målrettet bruk av slike systemer. Systemene skal være i stand til å gi korrekt og tilpasset informasjon om virksomheten vår både internt og eksternt. Denne informasjonen skal være tilgjengelig når som helst og hvor som helst. –Dette høres nok temmelig ambisiøst ut, men faktum er at det allerede i dag finnes systemer som gjør at du via avanserte "PC-mobiltelefoner" kan innhente informasjon hvor du enn er, sier IT-sjefen. –Stadig flere arbeidsoperasjoner kan også utføres fra f.eks din egen PC hjemme, legger han til. -Dette øker også mulighetene for en mer fleksibel arbeidsordning enn det de fleste har i dag.

Målene

Det er satt opp tre mål for Informasjons- og kommunikasjonsstrategien i Jernbaneverket:

1. IKT skal muliggjøre samhandling og utveksling av korrekt og tilpasset informasjon med publikum, trafikkutøvere, virksomheter og andre berørte parter.
2. IKT skal støtte de endringer og moderniseringer som skjer i infrastrukturen, blant annet ved økt europeisk standardisering, og bidra til økt sikkerhet i trafikkstyring, utbygging og forvaltning.
3. IKT skal brukes som verktøy for å fornye og effektivisere tekniske og administrative arbeidsprosesser.

Ut fra dette er det også definert tre områder som denne satsingen skal fokuseres mot. Det er mot publikum, trafikkutøvere, virksomheter og andre berørte parter, mot kjøreveissystemer og mot effektivisering av arbeidsprosesser.

-Dette betyr at tiltak og ressursbruk innenfor IKT skal rettes inn mot disse områdene i de nærmeste årene, sier Tore Hemo. Han tror også at dette fører til større bevissthet rundt de tiltakene som skal gjennomføres. Arbeidet med å lage IKT-strategien har foregått som en intern prosess i Jernbaneverket med Tore Hemo som prosjektleder. Med i arbeidsgruppa har Lars Mørch fra Bane Partner, Rigmor Gangsø, Baneservice, Odd Erik Berg, region Sør, Hans Erik Wiig, Region Øst, Jorunn Estensen, Utbygging og Bjørn Tveøy fra Avenir vært. Andre personer har også vært gode bidragsytere, og ikke minst er det gjennomført over 30 intervjuer.– Nå starter arbeidet med å sette tankene i strategien ut i livet og her står de IKT-ansvarlige i hovedenhetene sentralt, sier Tore Hemo.

Aktuelle tiltak

Innenfor det første satsingsområdet som er mest rettet mot eksterne parter ønsker vi å ta i bruk ny teknologi som gjør det mulig med toveis kommunikasjon med brukerne om driftssituasjon, trafikk og markedsmuligheter, sier Hemo. Dette kan oppnås for eksempel ved å bygge ut et informasjonstilbud som når publikum via mobiltelefon og internett. Vi kan også lage egne internettsider som gir tilgang på all plan- og tiltaksinformasjon som er offentlig tilgjengelig. Det er også mulig å bedre rutinene for hvordan vi forholder oss til andre som samarbeider med oss i enkeltsaker ved hjelp av elektroniske verktøy. Vi kan for eksempel lage "intelligente blanketter" som kan gjøre saksbehandling i slike tilfeller raskere og enklere.

-Når det gjelder det andre satsingsområdet, Kjøreveissystemene, er det selvfølgelig en best mulig sikkerhet og driftsstabilitet som er det overordnede målet. Her er det aktuelt å lage et felles IKT-miljø i Jernbaneverket som skal innføre felles tjenester innen alle områder der vi har behov for IKT-tjenester, både operativt og administrativt. Mange av anleggene har også spesielle krav til sikkerhet som skal ivaretas. Det siste satsingsområdet, effektivisering av arbeidsprosesser, har som mål å gi bedre saks- og dokumentflyt. Elektronisk arkivering kan for eksempel gi lettere gjenfinning og gjenbruk og enklere informasjonstildeling, sier IT-sjefen.

For å lykkes med disse målsettingene er det viktig at vi evner å oppnå størst mulig fleksibilitet og å stadig utvikle kompetansen innen IKT, avrunder Tore Hemo. Her mangler det ikke utfordringer framover, men jeg tror det er avgjørende for oss at vi klarer å følge denne utviklingen, sier han. Hele innholdet i IKT-strategien kan du for øvrig lese på Jernbaneverkets intranett, http://banenettet.

IT-avdelingen ved Hovekontoret har flere andre større arbeidsoppgaver for tiden. Det arbeides med et dokumenthåndteringsprogram som skal gi mer effektiv saksflyt. Det skal gjøres mulig å koble seg opp mot Jernbaneverkets intranett og e-post/kalender fra en hvilken som helst PC med internett. Flere av disse prosjektene vil nok bli presentert i senere utgaver av Kjøreveien.

ØSTFOLDBANEN

Omfattende arbeider i to år

11. september gikk startskuddet for arbeidet med krengetog-tilpasning på Østfoldbanen. I løpet av to år skal det gjøres hastighetsøkende tiltak og vedlikeholdstiltak for til sammen 490 millioner kroner på strekningen. Målet er å få reisetiden Oslo – Gøteborg ned i 3 timer og 20 minutter. Dette innebærer at reisetiden Oslo – Halden må ned i 1 time og 30 minutter.

FOTO: TOR ØYVIND KIRKEBY

Etter sommeren 2002 skal Østfoldbanen være tilpasset krengetoghastighet. Farten vil i hovedsak være 120 km/h mellom Oslo og Ski, 180 km/h mellom Ski og Sandbukta og 130 km/h mellom Moss og Kornsjø. Bildet er tatt på en prøvekjøring sist sommer.

AV ELLEN SVENDSVOLL

Planprosjektet startet i september i fjor og en rapport med alternative løsninger ble lagt frem i februar. – Det er valgt en løsning der strekningen bare oppgraderes på de stedene der hastigheten øker, forteller prosjektleder i prosjektet Krengetog Østfoldbanen Hans Petter Lier. – Alternativet er valgt både ut fra hensyn til kostnader og tid. Østfoldbanen er blant landets mest trafikkerte jernbanestrekninger, og det er begrenset mulighet for sportilgang.

De hastighetsøkende tiltakene beløper seg til 132 millioner kroner. De resterende 358 millionene er nødvendige og forserte vedlikeholdstiltak.

God sportilgang i høst

Høsten 2000 foregår det meste av arbeidene på strekningen Sarpsborg – riksgrensa. – Vi har forsøkt å konsentrere arbeidene om en strekning av gangen for å begrense ulempene både for de reisende og beboerne langs linjen, sier Lier. – På den måten begrenser vi også kostnader og tidsbruk fordi vi slipper mye opp- og nedrigging.

Lier er godt fornøyd med sportilgangsavtalen prosjektet har fått. Fra Sarpsborg til riksgrensen vil banen være stengt for all togtrafikk mellom kl. 11.30 og 19.00 alle hverdager frem til 26. januar neste år, og fra Halden til Kornsjø mellom samme klokkeslett fram til juni 2001.

Omfattende arbeider

I høst skal hele KL-anlegget mellom Sarpsborg og Halden byttes ut. Dette er hardt tiltrengt da deler av anlegget er så gammelt som fra 1939. En del signaler og innkoblingsfelt skal flyttes for å få lang nok reaksjonstid når hastigheten på strekningen økes. Det skal byttes noen sporveksler, og over- og underbygningen skal utbedres flere steder. I løpet av helgene 7. og 21. oktober blir også fem gamle stålbruer byttet ut med nye traubruer. Alle planovergangene på strekningen er dessuten kartlagt, og det vil bli gjort tiltak på alle planovergangene som har utilfredsstillende sikt etter dagens regelverk, også på de strekningen der hastigheten ikke økes.

2000 - 2002

Arbeidene mellom Sarpsborg og Kornsjø vil pågå frem til sommeren 2001. Fra sommeren 2001 og til sommeren 2002 vil det bli gjort tiltak mellom Ski og Sarpsborg. Mellom Oslo og Ski vil det ikke bli gjort hastighetsøkende tiltak. Her er togtettheten så stor at det ikke er rom for å øke hastigheten, men det vil bli gjort en del nødvendige vedlikeholdstiltak på strekningen i løpet av prosjektperioden.

Samarbeidsavtale

Arbeidene på Østfoldbanen skal bidra til å styrke persontrafikken på jernbane mellom Halden og Oslo og mellom Norge, Sverige og Danmark. Samferdselsministrene i Norge og Sverige underskrev en samarbeidsavtale 4. februar i år der målet er å få reisetiden Oslo – Gøteborg ned til 3 timer og 20 minutter. For å få det til, må Krengetogprosjektet sørge for at utenlandstogene kan trafikkere strekningen Oslo – Halden på 1 time og 30 minutter og Oslo – Kornsjø på 1 time og 50 minutter.

FOTO: ELLEN SVENDSVOLL

Prosjekt Krengetog Østfoldbanen hører inn under banesjef Henning Bråtebæk (til høyre). Prosjektleder Hans Petter Lier har bygd opp en prosjektorganisasjon med dyktige medarbeidere delvis fra regionen og delvis fra andre enheter eller eksterne firmaer. Kathrine Gjerde som ledet planprosjektet, er prosjekteringsleder.

Heder til veteraner

Fra overrekelsen av medaljen for lang og tro tjeneste på Nordsjø turisthotell. Fra venstre: Thor Øyvind Støckert, Håkon Kleiveland, Magne Tveit, Erling Strømstad, Harald Østdahl og Erik Østdahl.

11 ansatte og pensjonister i Bane Energi ble i august tildelt Det Kongelige Selskap for Norges Vels medalje for lang og tro tjeneste. Medaljene ble tildelt under en høytidelighet på Nordsjø turisthotell i Telemark. Denne medaljen har sin historie helt tilbake fra 1888. Den gang kunne medaljen bare tildeles arbeidstakere i jordbruket og privat husholdning. Senere har den også kunnet bli tildelt arbeidstakere innen industri, håndverk og handel. Nylig ble ordningen utvidet slik at også ansatte i offentlig virksomhet kan få medaljen. Hvert år er det nå nesten 3000 arbeidstakere her i landet som blir dekorert med medaljen. Medaljen kan tildeles personer som har vært ansatt i samme virksomhet i 30 år eller mer. Selve medaljen har samme utseende i dag som den hadde da den ble innstiftet i 1888. Den har på den ene siden en sittende kvinnefigur som overrekker en laurbærkrans "for lang og tro tjeneste", og på den andre siden blir mottakerens navn og årstall for overrekkelsen inngravert.

De 11 som har fått medaljen for lang og tro tjeneste i Bane Energi: Thor Øyvind Støckert, 31 års tjeneste, Håkon Kleiveland, 33 års tjeneste, Magne Tveit, 31 års tjeneste, Erling Strømstad, 34 års tjeneste, Harald Østdahl, 33 års tjeneste, Odd Berg 36 års tjeneste, Sigurd Ringen, 36 års tjeneste, Arnfinn Veskje, 33 års tjeneste, Trond Veskje 34 års tjeneste, Steinar Aspenes, 33 års tjeneste, (pensj.) Erik Østdahl, 33 års tjeneste, (pensjonist)

Geiter rydder

I avisa Nationen kunne vi sist i august lese om at geitenæringen på Vestlandet nå kan få flere bein å stå på. I Flåmsdalen blir geiter brukt i et nytt prosjekt som viser at de er effektive ryddehjelper på gjengrodd ut- og innmark. Nå blir de også brukt til å rydde langs Flåmsbana. 100 geiter er satt inn langs et spesielt område av Flåmsbana for å fjerne vegetasjon nær banelegemet. Området der geitene gjør ryddejobben er gjerdet inn av et nettinggjerde slik at dyrene ikke kan komme seg inn på selve sporet. Dette er et lokalt prosjekt i regi av Aurland Naturverkstad, som samarbeider nært med grunneierne i Flåmsdalen og reiselivsselskapet, Flåm Utvikling.

Gulsvik fremskyndes

FOTO: SIGMUND BAKK

Arbeidene med den andre nye brua her ved Gulsvik blir nå forsert.

Sprengningsarbeidet tett inntil trafikkert spor, i forbindelse med forlengelse av kryssingsspor på Gulsvik har gått over all forventning. Nå forseres betongarbeidene for bru nummer to.

AV ØYSTEIN GRUE

Region Vest arbeider for tiden med flere prosjekter for å effektivisere driften av Bergensbanen og redusere reisetiden mellom Oslo og Bergen. I fjor ble Gråskallen og Hol kryssingsspor tatt i bruk. I vår startet forlengelsen av kryssingssporet vestover fra Gulsvik stasjon. Arbeidene var planlagt gjennomført i løpet av halvannet år, med krevende sprengningsarbeid i inntil 16 meter høy skjæring, for å gi plass til nytt hovedspor (spor 1) på innsiden av dagens spor.

10.000 kubikkmeter fjell skulle sprenges samtidig som full drift på banen ble opprettholdt. Ordinært passerer om lag 30 tog Gulsvik stasjon hvert døgn. Av disse er 14 godstog. Den første av to bruer over lokalveiene mellom Rv.7 og sentrum sto ferdig i juli. Bru nummer to over vestre hovedadkomst til Gulsvik sentrum, med tilhørende underbygning for nytt spor skulle etter planen påbegynnes neste vår. De nye bruene vil gi plass til større kjøretøyer enn den gamle undergangen.

Forsering

- Beslutningen om å fremskynde betongarbeidene på bru nummer to, samt underbygning for det nye spor 2, gjør at vi kan bli ferdig med alt tyngre anleggsarbeid før fellesferien neste sommer, forteller prosjekteringsleder Stein Grimstad i Utbygging. Takket være dyktig byggeledelse og entreprenør (Veidekke) med lokal underentreprenør (T. Engene), var gjennomføringen av sprengningsarbeidet meget vellykket.

"Spor-beskytter"

De korte periodene mellom togpasseringene til å gjennomføre sprengning og fjerning av sprengt fjell over sporet fikk byggeledelse og entreprenør til å utvikle en løsning med jernplater som ble lagt over sporet, og som kunne løftes bort med anleggsmaskin så snart utsprengte masser var fjernet. – Dette fungerte svært effektivt, kommenterer Stein Grimstad.

KL- og lavspent-anbud

Medio september gikk frist for anbud på KL, lavspent og overbygning ut. Prosjektet har en total kostnadsramme på godt og vel 47 millioner kroner. Etter planen skal KL-anlegg og signal-arbeidene gjennomføres i løpet av sommeren og høsten 2001.

Det nye kryssingssporet skal klargjøres for samtidig innkjør på Gulsvik. Sammen med kapasitet til å ta tog på rundt 700 meter vil samtidig innkjør bidra til å øke kapasiteten på Gulsvik betydelig fra og med høsten 2001.

Prosjektfa*kta:*

- Nytt kryssingsspor med totallengde 850 m
- Effektiv kryssingslengde 700 m (i dag 323 m)
- To bruer over adkomstvei i Gulsvik sentrum
- Høy skjæring inntil trafikkert spor
- Anleggsstart februar 2000
- Ferdigstillelse oktober 2001
- Godkjent kostnadsoverslag: 47 mill kr.
- Utbygging er byggherreombud for Region Vest

Type 72 testes

Fakta type 72:

Antall bestilt: 36 togsett
Lengde: 84,2 m
Bredde: 3,1 m
Vognkasse i aluminium
Maks aksellast: 20,3 tonn
Tilbakmating av energi ved bremsing

Antall motorer: 4
Maks trekkraft: 187 kN
Maks ytelse: 2550 kW
Maks hastighet: 160 km/h
Maks retardasjon: 09 m/s2

I juli kom det første nye lokaltoget av type 72 til Norge. Togsettet kalles i NSB BA for tog 0 fordi det senere skal tilbake til Italia for å få montert innredning. -Formålet er å starte prosessen med uttesting og typeprøver så tidlig som mulig, forteller prosjektleder Ingvar Fleten i NSB BA. Det første komplette togsettet skal ankomme Drammen havn i oktober. Men allerede denne høsten starter prøvekjøringene på strekningen Jevnaker - Roa. I juni 2001 skal togsettene settes i vanlig trafikk og vil bety et svært etterlengtet løft for lokaltogspassasjerene på Jæren og på Østlandet.

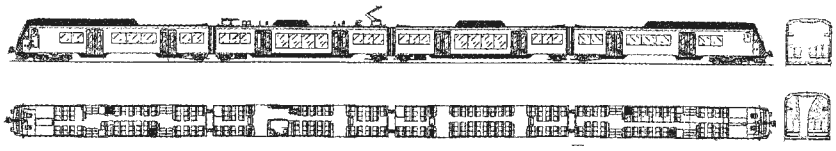
Det finnes ennå ikke bilder av de nye lokaltogene som vi har klart å oppdrive, men de blir seende ut omtrent som på denne illustrasjonen.

AV NJÅL SVINGHEIM

Det er lenge siden sist NSB anskaffet togmateriell fra Italia. Vi må tilbake til de nærmest legendariske damplokomotivene av type 31b fra 1920-tallet for å finne forrige anskaffelse fra Italia. Den gangen var det handelsbalansen som skulle opprettholdes og lokomotivene ble levert "i bytte mot" norsk klippfisk. Lokaltogene som nå skal leveres er vel neppe kjøpt fra Italia av andre grunner enn at de kom best ut i anbudsrunden. De to damplokene fra 1920-tallet ble forresten legendariske fordi ble så godt likt av lokpersonalet. De var også blant de siste store damplokene i drift her i landet. Den samme italienske produsenten av skinnegående materiell, Ansaldo, har nylig også levert nye leddtrikker til Oslo Sporveier.

Det er 36 nye togsett som nå skal bedre standard og kapasitet i NSB BAs lokaltrafikk betydelig. Kontrakten ble undertegnet for tre år siden og det første togsettet skal etter planen overtas ved årsskiftet. Deretter skal togsettene inn i prøvedrift og altså i ordinær trafikk fra juni neste år. Togene har fire vogner og er innredet for å brukes på nærtrafikkstrekningene. De skal settes inn på Jærbanen (Egersund – Stavanger) og på de lengste lokaltogspendlene på Østlandet. Passasjerer med togene som kjører Eidsvoll – Kongsberg, Moss – Spikkestad, Skøyen – Mysen og Skøyen – Kongsvinger blir de som får nyte godt standardhevingen først. Hvert tog har fire vogner med til sammen 306 sitteplasser med motorvogn i hver ende. Det er lavgulv i deler av mellomvognene og hele toget har klimaanlegg og informasjonssystem for passasjerer.

Type 72 er bygd med tanke på så enkelt vedlikehold som mulig. Fra togets dataanlegg skal feilmeldinger og data for togets tilstand overføres elektronisk til vedlikeholdsbasen på Sundland i Drammen. I følge kontrakten med leverandøren garanteres det maksimalt fem stoppende feil per million kilometer for alle de 36 togsettene til sammen.



Grønn Stat-krus for å redde regnskog

Region Sør og MA-kontoret kan stikke en grønn fjær i hatten etter at de effektivt ordnet miljøvennlige hagemøbler til utearealene i Drammen.

Den opprinnelige avtalen gjaldt møbler laget av utrydningstruet regnskog i Zaire. Dette ble bekreftet av Regnskogfondet, som også kunne fortelle at salget av regnskog er med på å finansiere borgerkrigen i landet. En konflikt det neppe er i Jernbaneverkets interesse å støtte opp om. Johannes Kasin ved MA rådførte seg derfor med Administrasjonskontoret og gjennom et par kvikke telefoner ordnet leverandøren det slik at møblene ble levert i ask i stedet og til samme pris som opprinnelig avtalt.

Dominoeffekt

Og ikke bare det: - Produsenten i Tyskland har som målsetning å levere miljøvennlige produkter og bestemte seg etter denne avtalen for at de vil gå over til andre treslag permanent, forteller Kasin. Den aktuelle produsenten leverer møbler til hele det europeiske markedet. - Isolert sett har ikke denne ene leveransen mye å si for miljøet, men det er morsomt når vårt initiativ får positive ringvirkninger, sier Kasin, som understreker at MA er opptatt av at miljøhensyn vektlegges ved innkjøp.

Flott enkelttiltak

Prosjektleder for Grønn Stat i Region Sør, Astrid Busengdal er kjempefornøyd med initiativet fra Johannes Kasin, og mener at han fortjener et Grønn Stat-krus. - Dette er et godt eksempel på at miljøsatsingen i Jernbaneverket er helt avhengig av enkeltpersoners innsats, sier hun.

Grønn-stat -krus til Johannes Kasin.

Busengdal opplyser ellers at alle kan selv kontrollere at en møbelprodusent tenker miljø ved å sjekke om varene bærer merket FSC. Dette er miljøstempelet bransjen opererer med.

Ny forslagsordning

Fra nyttår vil Jernbaneverkets nye forslagsordning være i drift. Dermed er det etablert et system for å ta vare på gode ideer til større og mindre forbedringer. -At slike ideer finnes er vi ikke tvil om, sier seksjonssjef Anne Turid Wikdahl ved Organisasjonsavdelingen på Hovedkontoret. Hun legger ikke skjul på at Jernbaneverket har store forventninger til den nye forslagsordningen. -Vi har fått mange henvendelser med etterlysning av en slik ordning, forteller Wikdahl.

AV NJÅL SVINGHEIM

Før det gamle NSB ble delt i 1996 var Banedivisjonen omfattet av forslagsordningen i NSB. Nå er endelig den nye ordningen klar til å settes i gang. -Det har vært mer jobb å få en ordning plass enn det vi trodde på forhånd, det er nemlig viktig at vi har et regelverk som alle er enige om å gå etter, sier Anne Turid Wikdahl. Enten forlagene som kommer inn inneholder små eller store tiltak skal de behandles på en skikkelig måte. Derfor har vi nå etablert et apparat til å ta seg av dette i alle hovedenheter.

Stimulans

Formålet med ordningen er selvsagt å stimulere alle i Jernbaneverket til å bidra til forbedringer. Det kan være både tekniske og administrative forbedringer. Vi har opprettet lokale nemnder i hovedenhetene som tar seg av de innkomne forslagene. De blir først forberedt og vurdert av en sekretær for ordningen, som også kan forelegg forslaget for folk med fagkompetanse til å vurdere innholdet. Den lokale forslagsnemnda har fullmakt til å dele ut premier på inntil 5000 kroner, men dersom nemnda mener et forslag er så godt at et høyere premiebeløp bør vurderes, kan den sende inn forslaget til nærmere vurdering hos forslagsnemnda ved Hovedkontoret, forteller Wikdahl. Da er det i prinsippet ingen øvre grense for hvor stort premiebeløp som kan utbetales. I den gamle forslagsordningen i NSB-systemet var det flere som kom opp med så gode ideer at langt høyere premebeløp enn 5000 kroner ble utbetalt.

Skjønn

-Det er et vanskelig arbeid å skulle vurdere hvilken premie et innkommet forslag bør få, innrømmer Wikdahl. Her er vi avhengig av å bruke skjønn og søke hjelp i de fagmiljøene som forslaget til forbedring gjelder. Eiendomsretten til et forslag blir overført til Jernbaneverket når et forslag blir premiert. Skulle det likevel vise seg at et forslag inneholder langt større forbedringer og besparelser enn vi kunne se ved første gangs behandling, vil det være anledning til å utbetale et høyere premiebeløp i ettertid, sier hun. Flere personer kan også sende inn forslag sammen, og premiebeløpet kan da deles mellom innsenderne. Det skal nå lages en informasjonsbrosjyre som fordeles til alle ansatte. Der blir det redegjort for alle praktiske forhold rundt den nye forslagsordningen.

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Anne Turid Wikdahl er spent på den nye forslagsordningen som startes opp fra årsskiftet.

Eksempler

Blant annet kan forslag innenfor disse områdene føre til premiering:

· Forbedring av produksjonsmetoder og arbeidsrutiner, herunder produktivitetsfremmende tiltak.
· Besparelser i arbeidsmengde, materialer og energiforbruk.
· Miljøfremmende tiltak.
· Kvalitetsforbedringer
· Forbedringer av verktøy og maskiner, samt utnyttelse av disse, transport, lagring og plasutnyttelse.
· Forbedring og/eller effektivisering av administrative rutiner, herunder blant annet personal- økonomi- og regnskapsrutiner.
· Mindre slitasje, mindre vedlikehold på maskiner, utsyr og bygninger.
· Bedre arbeidsmiljø og økt sikkerhet for de ansatte.
· Nye anvendelsesområder av kjente ideer.
· Nye produkter.

Her skulle det med andre ord bare være å sette i gang!

Informasjon til alle tilsatte med Hjemme-PC

Denne informasjonen er til alle tilsatte som har kjøpt hjemme-PC av Merkantildata og som trekkes i lønn hver måned til dette.

3 gratis, valgfrie programmer

I september vil alle med hjemme-PC få brev fra Hewlett Packard med tilbud om 3 gratis, valgfrie programmer. Det følger et bestillingsskjema med brevet. Husk å returnere bestillingsskjemaet til adressen som oppgis innen utgangen av september!

OBS: Hvis du ikke har mottatt brevet: Kontakt Jernbaneverkets nye kontaktperson Laila Grønbakken umiddelbart (se e-mail adresse og tlf. under). Husk å oppgi navn og full adresse.

For ordens skyld presiserer vi her ansvarsfordelingen for support på Hjemme-PC utstyret. Dette er også beskrevet i brukerdokumentasjonen som fulgte utstyret.

· Generell support på PC'en og programvaren ivaretas av MD-Kontakt, **tlf. 23257320**
· For Skanner/Adobe er det HP (Hewlett Packard) som er ansvarlig for support.
· Dersom det er problemer med internettkobling, må internett-leverandøren kontaktes. Når du ringer MD-Kontakt skal du alltid få et referansenummer. Husk å notere og ta vare på referansenummeret som oppgis når du kontakter MD-Kontakt!

Tilsatte som sier opp sin stilling, kan kjøpe ut sin Hjemme-PC. Dette er imidlertid kostbart siden utkjøpsverdien anses som et annuitetslån slik at rentene legges til restverdien for PC'en.

Hvis ikke PC'en kjøpes ut, trer en forsikringsordning i kraft som gir deg mulighet for å returnere Hjemme-PC utstyret ved fratredelse. Du må betale en egenandel på 3 måneders leie for å kunne benytte deg av denne forsikringsordningen. Egenandelen trekkes fra sluttoppgjøret. Dette er nedfelt i forsikringsavtalen med Merkantildata og var gjengitt i avtalen hver enkelt signerte da PC'en ble bestilt (punkt 13.1.b i avtalen).

Det er nå avdekket at høyttalerne som er levert til alle som har 19" skjerm, har en liten flate som gjør at de kan stå av seg selv på bordet ved siden av PC. Siden de har funksjonalitet for å kunne stå av seg selv, så er det *ikke* anledning til å få skiftet ut disse høyttalerne.

Det er nå ny kontaktperson for Hjemme-PC avtalen i hovedkontoret. Laila Grønbakken
Tlf. (224)55460/ Mobil 916 55460
Epost: lag@jbv.no

Hvis du sier opp din stilling i Jernbaneverket eller har andre spørsmål; ta kontakt med Laila!

- Trygt å benytte tog

Den store majoriteten synes det er trygt å benytte toget. Det kommer frem ved en meningsmåling foretatt av Region Nord ved Jernbaneverkets stand ved utstillingen Trøndelag 2000 i august. Mer urovekkende er det at tilliten til JBV ser ut til å være svekket.

AV TINE KOMISSAR

Hele 64 prosent av de spurte sier ja til at deres tillit til Jernbaneverket er svekket den senere tid. Det er særlig blant grupper med høy utdanning at tilliten er mest svekket.

Meningsmålingen tok for seg besøkendes holdninger og kunnskap om jernbanen og Jernbaneverket. Hensikten var å finne ut hvordan grupper i befolkningen har latt seg påvirke av siste tre kvart års uønskede hendelser på jernbanen.Viktige målgrupper i denne undersøkelsen er de som bruker tog ofte, og de som sjelden eller aldri bruker toget. Totalt 1694 personer svarte på et spørreskjema der lokkemiddelet var muligheten til å vinne en togreise. Svargrunnlaget er stort, selv om utvalget ikke er tilfeldig.

Togbrukere best inntrykk

Markedsanalyseinstituttet "Din mening" gjennomførte analysen av spørreskjemaene. Det viste seg at blant de som ikke synes det er trygt å kjøre tog, er det overvekt av personer som bor slik til at de ikke har mulighet til å benytte toget. Altså jo mindre man benytter toget, jo mindre trygt føler folk at det er. I flere spørsmål i undersøkelsen, gjør denne variabelen utslag. De som reiser lite har generelt et dårligere inntrykk av Jernbaneverket og sikkerheten.

90 prosent sier seg enig i at Jernbanverket prioriterer de reisendes sikkerhet. Av dem er 39 prosent helt enig i påstanden, mens resten er delvis enig.

Uklare oppfatninger

Det er ingen tvil om at det hersker uklare oppfatninger om de ulike jernbaneorganisasjonenes rolle. Hele 26 prosent tror for eksempel at Statens Jernbanetilsyn er en avdeling i Jernbaneverket. Likevel finner vi at 78 prosent har oppfattet at JBV har ansvar for skinnegangen. 43 prosent mener at Jernbaneverket har ansvar for trafikken på sporet.

Negativ omtale påvirker

At mediedekningen av ulykker har hatt en negativ virkning, går fram av undersøkelsen. 42 prosent svarer at det er tilfelle. Her spiller utdanning en viktig rolle: det er klar sammenheng mellom høy utdanning og negativ påvirkning gjennom mediedekningen. Undersøkelsen alt i alt kan tyde på at Jernbaneverket står overfor klare utfordringer når det gjelder å informere om våre oppgaver og ansvar. Men undersøkelsen viser – at til tross for svekket tillit – folk tror sikkerheten igjen vil øke.

Allerede tidlig i fjor vinter ble det bestemt at Region Nord skulle delta på Utstillingen Trøndelag 2000 på Stjørdal i Nord-Trøndelag. Trøndelag 2000 ble på forhånd regnet som den største markedsplass i Midt-Norge dette året.

Trøndelag 2000 ble av arrangørene i etterkant vurdert som en suksess, med rundt 65.000 besøkende og ca. 420 utstillere i løpet av fem dager fra 16. – 20. august. Et enormt område ble tatt bruk til å presentere mangfoldet innen midtnorsk næringsliv, landbruk, offentlig virksomhet og kultur. Jernbaneverket var plassert på to steder, innendørs med en informasjonsstand og ute med planovergang og lyssignal.

Stort løft

For regionen ble det et løft ; interessant og samtidig et hyggelig avbrekk i det ordinære arbeidet. Rundt 45 ansatte deltok, enten med å stå noen timer på stand, rigging eller annet arbeid. Mange besøkende kom innom, ville vite mer om planoverganger, sikkerhet eller andre spørsmål om jernbanen eller de ville bare svare på spørreskjema

- Det var svært positivt å møte så mange mennesker. I tillegg fikk vi mye mindre kritiske bemerkninger enn det jeg hadde forventet, oppsummerer fungerende regiondirektør Brede Nermoen.

3 hovedtemaer

Regionen hadde valgt 3 hovedtemaer på innestanden

1. Sikkerhet
2. Stasjonsutvikling
3. Godsterminal og godshåndtering

På utestanden var det fokus på planoverganger og den planlagte Gevingåsen tunnel. Jernbaneverkets folk serverte nystekte vafler for forbipasserende, et svært populært tilbud blant trønderne. Og været – det var på vår side alle fem dagene.

JM LERDUESKYTING

JBIL Skien sto i samarbeid med Sannidal Jeger og Fiskerforening som arrangør av JM Lerdue. Stevnet ble avviklet den 10.6 og samlet 12 deltakere. Dette er lavt i forhold til tidligere, men må tilskrives diverse stevnekollisjoner. Stevnet ble veldig godt avviklet og vi takker JIL Skien v/Roger Halvorsen og Sannidal JFF v/ Trond Haugholt for vel utført jobb.

Resultater

Kl. A 1 **Roger Halvorsen Skien 70 treff. Jernbanemester**.
Kl. B 1 Steinar Hexseberg Grorud 63 treff.
Kl. V 1. Aasmund Mykland Kristiansand 67treff.

Uttak til landskamp 2001.

1. Roger Halvorsen 70 Treff
2. Morten Olsen 68 «
3. Aasmund Mykland67 «
4. Ola J. Moen 64 „
5. Steinar Hexeberg 63 „
6. Tom Myhr 62 „
(første reserve.)
7 Jan Karlstad 56 « (andre reserve.)

Vandrepremien til beste skytter sammenlagt i løpet av 5 år ble vunnet ble vunnet til «odel og eie» av Ola J. Moen med 202 treff. Aasmund Mykland fulgte nærmest med 198 treff.

Banskolan i Ängelholm?

Vil du bli instruktør

HOO mangler instruktør til kurs i kontaktledningsanlegg system 20 / system 25 ved Banskolan i Ängelholm. Det vil i første omgang si at vedkommende skal være hjelpeinstruktør ved de to kursene som skal gå i høst (uke 41 og 44). Vi ber derfor ledere og personale som er interessert i å øke sin egen og regionens kunnskaper kontaktledningsanlegg system 20 / system 25 om snarest om å ta kontakt med Arvid Tveit tlf. 55376 eller via e-post atv@jbv.no

JM i Skyting 2000, Armègevær

Årets JM var lagt til Løiten Skytterlags bane tirsdag 8. august kl 17.00. Dette så ut til å være et vellykket valg, banen lå bare 15 km fra årets landsskytterarena og deltagelsen var større en på lenge, 17 skyttere i JM og 3 mann utenfor konkurranse.

Det ble vist mye god skyting og konkurransen ble meget spennende, før finalen lå 2 mann på lik poengsum, Tor Mølmshaug, JIL Ski og Arne Nordtømme, Marienborg BIL hadde begge 243 poeng. I finalen oppnådde begge skyttere 99 poeng, og det måtte omskyting til for å kåre mesteren.

Da poengene i omskytingen var talt opp sto skytterne fremdeles likt. Begge skjøt fullt hus 100 poeng, men Tore Mølmshaug trakk det lengste strået, han hadde 6 sentrumstiere mot Arne Nordtømme sine 5! Mesterskapet ble arrangert på en flott måte, stor takk til Arne Nordtømme som la til rette for en fin skytterkveld sammen med Løiten Skytterlag.

RESULTATER

Kl. 1 1. Geir Enod,	JIL Støren	218 p.
Kl. 2 1. Trond Sørvik,	JIL Grorud	323 p.
Kl. 3 1. Ole Hegestøyl,	JIL Krsand	308 p.
2. Brynjar Rødahl	JBIL Mo i Rana	300 p.
Kl. 4 1. Ole Erik Haugstad	Rubb & Stubb, Ål	338 p.
2. Idar Vedul	Marienborg BIL	334 p.
3. Finn A Andersen	JIL Ski	333 p.
4. Jan Enlid	JIL Støren	331 p.
5. Tom Kappelslåen	Marienborg BIL	330 p.
6. Jacob Olimbstad	JIL Kristiansand	329 p.
7. Aleksander Dahl	Stasj.kam Drammen	328p.
8. Gunnar Haugen	JBIL Grong	327 p.
9. Tor Grimsgård	Rubb & Stubb, Ål	324 p.
10. Jon Hefte	Rubb & Stubb, Ål	315 p.
KL.5 1. Tore Mølmshaug	JIL Ski	342 p.

E.o., Jernbanemester.
2. Arne Nordtømme Marienborg BIL 342 p. E.o.
3. Morten Nesbø Stålving, Voss 335 p.
NJIF pokal til beste skytter tildelt Tore Mølmshaug
Grunnlagspokalen tildelt Tore Mølmshaug
Respit pokalen tildelt Ole Erik Haugstad

Johnny.

JM BRIDGE 2000

Hobbyutvalget innbry til JM for par, truneringen spilles på Olrud på Hamar i helga 28.-29.10.00 Startkontingent kr. 300.-. pr. par Start lørdag kl. 10.30 og søndag kl. 1000 Påmelding Til Leif Nygård innen 16.10. Tj.tlf. 72855, eller mobil 916 72855. Startkont. Sendes NJIF, Bankgiro: 7014 05 13081, mrk. JM Par. Mesterskapet er også kvalifisering for Nordisk, som i år 2000 arrangeres i Danmark. Priser overnatting: Enkeltrom kr. 525.-. og kr. 375.-. pr. pers. i dobb.rom. Denne prisen gjelder både fre/lø og lø/sø Alle deltakere melder direkte til hotellet ang. overnatting, Tlf. 62 35 01 00. og oppgir JM Bridge. Epost kan også nyttes, adr: heandreassen@rica.no

Målevogn P på sporet igjen

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Prosjektleder Sissi Valmot lover bedre oppfølging av resultatene fra medarbeiderundersøkelsen Målevogn P-2000.

Det er ikke bare den "virkelige" nye målevogna som nå er på sporet. Også den som sjekker hvordan du har det på jobben skal nå kjøre en ny runde. "Målevogn P 2000" skal ut til alle ansatte i Jernbaneverket i løpet av høsten. Navnet "Målevogn P" ble kjent ved forrige medarbeider-undersøkelse som var i 1996. P -en står forresten for "personal".

AV NJÅL SVINGHEIM

– Hensikten med undersøkelsen er enkelt og greit å forbedre de ansattes trivsel, arbeidsklima og produktivitet, sier prosjektleder Sissi Valmot. Hun lover også bedre oppfølging i etterkant av undersøkelsen denne gangen.

-Trivsel, arbeidsklima og produktivitet henger nøye sammen, derfor er det av stor interesse for både Jernbaneverket som arbeidsgiver og hver enkelt ansatt som arbeidstaker å få kartlagt arbeidsklimaet best mulig. På den måten kan vi finne fram til punkter som må følges bedre opp for å få til et bedre arbeidsklima.

Jernbanedirektør Steinar Killi mener at å måle arbeidsklimaet er viktig: -Jernbaneverket tar medarbeidernes synspunkter på egen arbeidssituasjon alvor. Undersøkelsen gir hver enkelt medarbeider mulighet til å påvirke arbeidssituasjonen. Derfor er det så viktig at alle svarer på undersøkelsen, sier Killi. Prosjektleder Valmot forteller at i løpet av november – desember vil alle ansatte få utdelt et spørreskjema. Svarene skal altså gi en samlet oversikt over hvordan vi har det på jobben til daglig. Det er også viktig for oss å understreke at alle svar gis under full anonymitet. –Vi garanterer at vi ikke kommer til fravike dette punktet, det er helt avgjørende at alle har tillit til at opplysningene gis anonymt for at undersøkelsen skal ha noen hensikt, sier prosjektlederen.

Temaer

Spørreskjemaet kommer denne gangen til å bli noe mindre omfattende enn det var i 1996. Hovedtemaene blir:

· Vurdering av nærmeste leder
Oppfølgingspunktene fra forrige undersøkelse som er: -kommunikasjon og medvirkning blant medarbeiderne, -informasjon om felles mål og utfordringer og
-oppfølging og utvikling av ledere på alle nivåer.
· Personalpolitikken
· Andre forhold som trivsel, samarbeid, motivasjon, arbeidsinnhold og medvirkning

- I forhold til den forrige undersøkelsen har vi denne gangen lagt mer vekt på forarbeidet, sier Sissi Valmot. Nå mener vi å ha forankret undersøkelsen bedre blant de enkelte enhetene, lederne og medarbeiderne. Denne grundige forberedelsen av undersøkelsen må også følges opp av et enda mer grundig etterarbeid. Vi har fokus på oppfølgingen under hele arbeidet med undersøkelsen. –Oppfølgingsplaner skal utarbeides samtidig som selve resultatet av undersøkelsen presenteres. Det skal etter planen skje i januar – februar neste år. -Det blir mer informasjon om Målevogn P-2000 senere.

Nordisk Jernbanemesterskap i Bowling

Arrangementet fant sted i Osloområdet siste helg i mai, med innkvartering på Triaden i Lørenskog og spilling i Veitvet Bowlingsenter. Bowlingutvalget i NJIF og Bowling gruppa i HIL-NSB var ansvarlige for gjennomføringen av mesterskapet, en oppgave de mestret på en utmerket måte. Vi høstet mange lovord for måten arrangementet ble gjennomført på noe deltakerne tydelig ga uttrykk for på den avsluttende banketten. Sportslig må vi nok innse at vi ligger et stykke etter våre konkurrenter, men vi vil spesielt berømme Martin Flobergsundet JIL Grorud og Knut Lønnum JIL Stavanger for fremragende spill i konkurransen for 2-manns lag der de oppnådde en flott bronsemedalje.

Resultater:

Single, Herrer

1. Mikael Lindberg Sverige 3483 p.
11. Espen Kleven JIL Lillestrøm 3089 p.
16. Sigbjørn Håland JIL Grorud 3019 p.
17. Gunnar Skirbekk HIL – NSB 2977 p.
22. Martin Flobergsundet JIL Grorud 2936 p.
27. Knut Lønnum JIL Stavanger 2844 p.
28. Åge Johannessen JIL Lillestrøm 2779 p.
30. Ketil Trøan Marienborg BIL 2661 p.
32. Magne Vikran Marienborg BIL 2566 p.

Single, Damer

1. Marie Jonson Sverige 3313 p.
13. Runi Kjelsrud Stasjonskam. 2416 p.
14. Chutima Trosthol JBIL Kongsberg 2316 p.
15. Gerd Hungnes HIL – NSB 2305 p.
16. Mona K. Bråten JBIL Lodalen 2247 p.

2-manns lag, Herrer:

1. Sverige 2 1753 p.
3. Norge 2 1562 p.
v/ Martin Flobergsundet og Knut Lønnum
4. Norge 4 1542 p.
v/ Sigbjørn Håland og Gunnar Skirbekk
14. Norge 3 1433 p.
v/ Magne Vikran og Ågr Johannessen
16. Norge 1 1418 p.
v/ Espen Kleven og Ketil Trøan

2-manns lag, Damer:

1. Sverige 2 1504 p.
7. Norge 1 1232 p. v/ Chutima Trosthol og Runi Kjelsrud
8. Norge 2 1136 p. v/ Mona K. Bråten og Gerd Hungnes

4-manns lag, Herrer:

1. Finland 2 3235 p.
6. Norge 2 2919 p.
7. Norge 1 2840 p.

4-manns lag, Damer:

1. Sverige 3108 p.
4. Norge 2304 p.

10-manns lag:

1. Sverige 15934 p.
4. Norge 13512 p.

Johnny.

Trafikksikkerhetskonkurransen

For juniutgavens trafikksikkerhetskonkurranse er Bente R Engelsen, trafikkavdelingen, Stavanger og Sven Peder Sundbye Andersen, Kabelkontoret, Region Øst trukket ut. Kjørveien gratulerer!

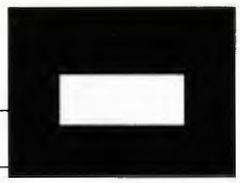
Feil i augustkonkurransen

I en av oppgavene for konkurransen i august var, som de fleste nok så, et skiftesignal blitt snudd på hodet i trykken. Vi beklager dette. Vinnerne for august kunngjøres i neste nummer av Kjøreveien.

FOTO: AUDUN HOLTET

Thor Haug ved sikkerhetskontoret trekker månedens vinnere.

Oppgave 1:
Hva heter dette signalskiltet og hva betyr det?



Svar: _____

_____

Oppgave 2: Hvilke sporveksler i togveien skal sikres for tog som skal passere stasjonen?

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 15. oktober.

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

ANSVARLIG REDAKTØR:
Kjell Bakken (fung)

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
Jernbaneverket HK
Boks 1162, Sentrum, 0107 Oslo

UTGITT AV:
Jernbaneverket, Stortorvet 7
OPPLAG: 4.600

Layout: Axentum kommunikasjon
Trykk: Falch Fargetrykk, Oslo
Distribusjon: Bedriftssupport, linje 51062

Informasjon i Jernbaneverket:

HOVEDKONTORET
Informasjonsdirektør Kjell Bakkem (fung)
(22 4)5 75 73

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
Eva K. Ulland (32 2) 7 55 09

Jernbaneverket

På vakt

Stortrives i nye lokaler

FOTO: JO ARTHUR ANDERSEN

I Jongsåsveien 4 er det godt å være, smiler prosjektsekretær Annie Skjønberg i Utbygging.

Det nærmer seg byggestart på Skøyen-Askerprosjektet. Startskuddet går i Sandvika i januar og de første utbyggerne er allerede på plass i Sandvika. Nærmere bestemt i Jongsåsveien 4. -Der har vi det alle tiders, sier prosjektsekretær Annie Skjønberg til Kjøreveien. Og enda bedre skal det bli!

AV HARRY KORSLUND

-Den verste flyttesjauen er unnagjort, men fortsatt er det en del praktiske ting å ordne opp i. Blant annet gjenstår det å innrede garderober i underetasjen for fremtidige byggeledere og andre medarbeidere i prosjektet. Et eget showrom skal også innredes i lokalene som tidligere bl.a. har huset Aker Maritime.

Grønne omgivelser

Skøyen-Askerprosjektet disponerer omlag 50 kontorarbeidsplasser i bygget som inngår i Olav Thon- gruppens eiendomsportefølje. Foreløpig er 20 medarbeidere på plass i de nye lokalene som ligger pent plassert i grønne omgivelser like vest for Sandvika sentrum.

–Spaserturen fra stasjonen og hit tar ikke mer enn 7-8 minutter, sier Annie som ikke har noe i mot en liten trimtur på morgenkvisten.

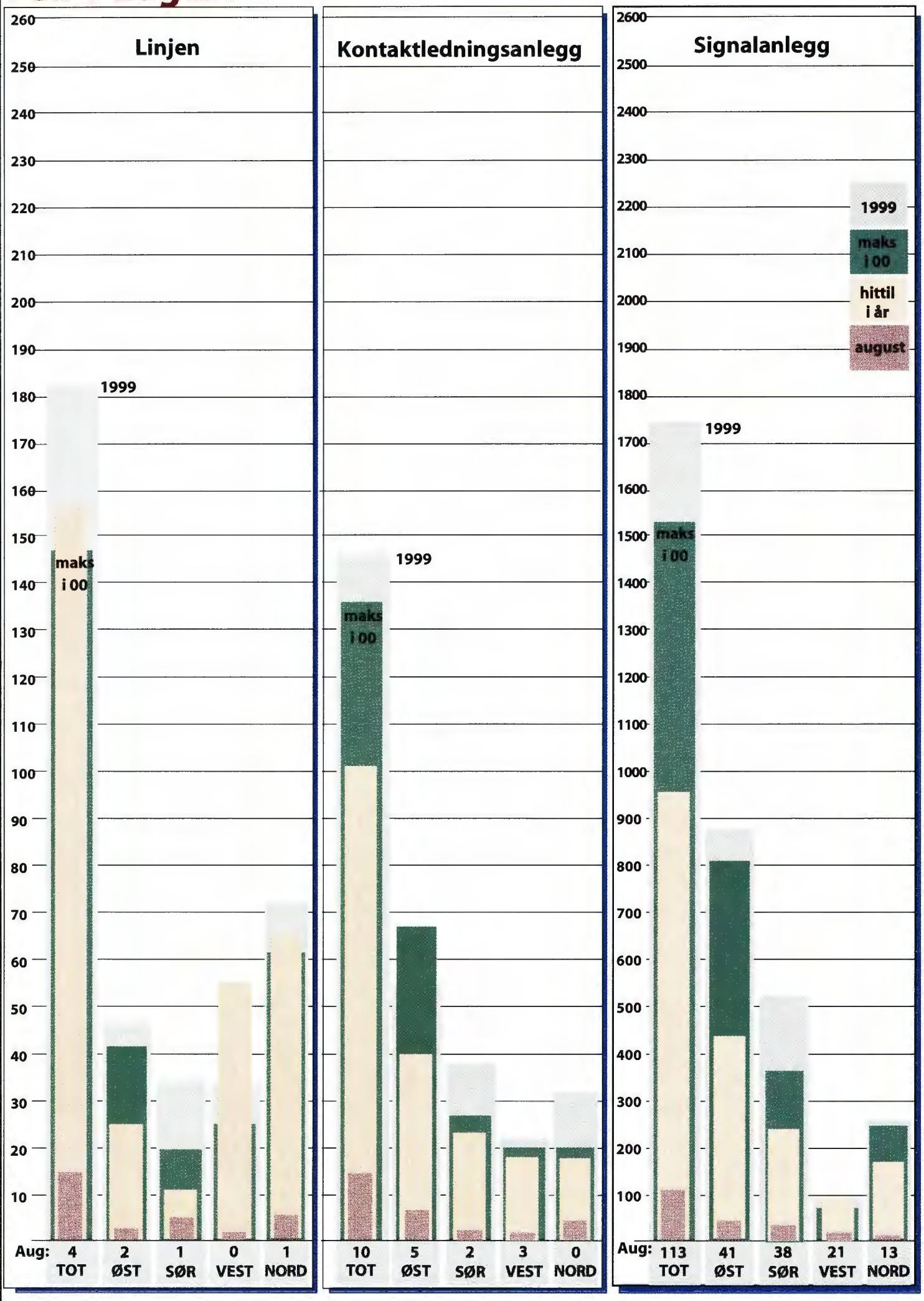
-Var det mye som måtte gjøres før lokalene kunne tas i bruk?

-Enkelte av de opprinnelige kontorene var i minste laget. Noen vegger ble derfor flyttet for å gi bedre plass. I tillegg har vi bygget om hele resepsjonen. Dessuten er det nye gardiner rund baut. -Her er ingen ting overlatt til tilfeldighetene sier Annie og røper kledelig beskjedent at hun hadde en avgjørende finger med i anskaffelsen. –Gutta duger til mangt, men ett sted går grensen, ler Annie.

Kantinedrift på sikt

Kontorbygget i Sandvika rommer ikke bare kontorer. Her er det også lyse og trivelige møterom med god kapasitet. Og sist, men ikke minst, fullt kjøkken med komfyr, kjøleskap, mikrobølgeovn og annet nødvendig utstyr. På sikt håper vi å kunne etablere egen kantine. Foreløpig er vi får få til at det lønner seg, men når medarbeiderne på Jong-Askerparsellen flytter inn blir det nok en ordning på det også, avslutter en optimistisk Annie Skjønberg.

Feil i august

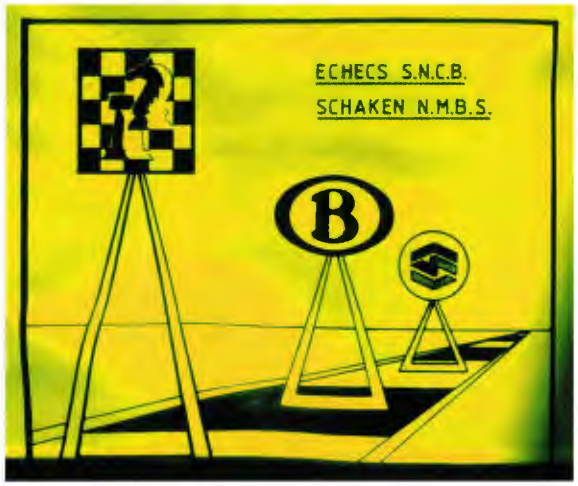


KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
nr 8 september 2000

Mye mer enn blankpussete lokomotiver...

Som vel de aller fleste lesere av Kjøreveien vet, står Norsk Jernbanemuseum på Hamar foran store utbygginger der publikum vil møte helt nye utstillinger. Hva disse skal inneholde planlegges i disse dager, og en ting er sikkert, de vil inneholde mye mer enn blankpussete lokomotiver og nylakkerte teakvogner.



AV BJØRG EVA AASEN

Et tema som forhåpentligvis vil få plass, er jernbanefellesskapet med alle slags fritidssysler i regi av jernbanens egne foreninger og lag. Men her har museet lite å vise fram. Med unntak av Jernbanens Sangforening i Drammen, som ble omtalt i Kjøreveien nr. 3 i år og som dessverre er lagt ned, har få privatpersoner, lag og foreninger overlatt gjenstander og fotografier fra fritidssysler til museet. Denne fellesskapskulturen, som de fleste bedrifter i dag streber etter å skape for sine ansatte, har jernbanefolk sjøl skapt fra de første banene ble anlagt, og sjøl om innholdet kan ha endret seg, er identitetsbevisstheten og fellesskapsfølelsen den samme.

Fritidssysler for jernbanefolk har lange tradisjoner. Noen av dem, som det omtalte Jernbanens Sangforening i Drammen og korpsene, har nok hatt sitt utspring i åpninger av banestrekninger og kan i dag se tilbake på årvisse stevner og konkurranser i inn- og utland. Mange av lagene har ført protokoller over aktiviteter og medlemmer der fotografier, sanger og taler er med å visualisere lagets historie. Det samme har mange av medlemmene gjort ved å lage innholdsrike album fulle av billetter, signaturer, resultatlister, fotografier og pins. Alt dette er verdifulle detaljer som til sammen forteller om en sosial og trivelig hobby som har vært med på å holde jernbanefolk sammen og som forteller en annen jernbanehistorie enn den vanlige. Og det er den personlige jernbanehistorien museet gjerne vil fortelle, den som viser at arbeid og fritid knyttet folk sammen langs sporene over hele Europa. Idrettslagdrakter, slitte kortstokker fra bridgespill Europa rundt, notehefter til jernbanekorpsets gamle repertoar, minnebøker fra stevner og mesterskap, alt har interesse for utstillinger på det nye museet. Eventuelle fotografier kan museet kopiere slik at originalene returneres.

Ta kontakt med Bjørg Eva Aasen på interntlf. 73163 eller 62 51 31 63 eller send epost til bjorg.eva.aasen@jbv.no

Dette sjakkspillet har vært med på turneringer Europa rundt og ble flittig benyttet på turen. Slike gjenstander viser også en viktig del av jernbanekulturen.