KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

Nr 9 - 2000

STATSBUDSJETT OG TRANSPORTPLAN

Vil satse på jernbanen - men reduserer investeringer

- Statsbudsjettet for 2001 reflekterer ikke ønsket i Nasjonal Transportplan om å satse på jernbanen.
- I budsjettet for 2001 foreslås en reduksjon på 2,5% eller nær 100 millioner kroner i forhold årets budsjett.
- Reduksjonen blir i sin helhet tatt på investeringsbudsjettet.
- Budsjettet utsetter byggestart på dobbeltsporet Barkåker – Tønsberg og ny godsterminal ved Stavanger.

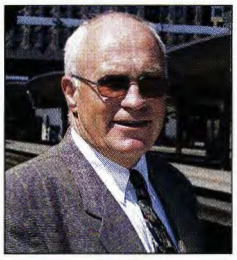
- I framlegget til Nasjonal Transportplan (NTP) foreslås det å bruke 54 mrd kroner på jernbane frem til 2012.
- 10 mrd av dette er statlige kjøp av transporttjenester, resten går til Jernbaneverket.
- Følges forslaget opp betyr det mer penger til vedlikehold og investeringer.
- Nær halvparten av investeringsrammen på 16,7 mrd kroner går til nye dobbeltspor til Asker og Ski.

Jernbaneverket

Hvordan bygge opp tilliten til jernbanen?

År 2000 har svekket jernbanens omdømme. – Med så mange ulykker og nesten-ulykker er det ikke rart at vi får medias skarpe lys rettet på oss, sa jernbane-direktør Steinar Killi i sin tale til Norsk Jernbaneforbunds landsmøte. Side 6

Signaler



En plan for økt konkurransekraft?

Regjeringen la for kort tid tilbake fram sitt forslag til Nasjonal Transportplan for perioden 2002 til 2012. For første gang er det laget en samlet transportplan for ferdsel på sjø, luft, vei og bane. Planen avløser de gamle sektorplanene og har til hensikt å gi bedre samordning av transportutviklingen her til lands. Det er videre nedfelt viktige målsettinger i planen; blant annet at fremtidig vekst i biltrafikken skal bremses og overføres til kollektive transportmidler som buss, tog og båt. Det er en ambisiøs målsetting som for togets del krever økt konkurransekraft i forhold til privatbilen hvis man skal lykkes.

Regjeringen ønsker å bruke 54 mrd kroner på jernbanen de neste ti årene. Nesten ti mrd kroner er avsatt til kjøp av transporttjenester, mens resten av beløpet skal brukes av Jernbaneverket til drift, vedlikehold og investeringer. Det innebærer at de årlige budsjettene for Jernbaneverket vil ligge på 4,4 mrd kroner målt i dagens kroneverdi, hvorav nesten 1,7 mrd kroner skal brukes til investeringer. Dette en klar økning i forhold til dagens nivå.

Forslaget til Nasjonal Transportplan inneholder mange gode elementer. Prioriteringen av trafikksikkerhet er riktig og helt i tråd med Jernbaneverket eget ønske. En programpakke på til sammen 1,3 mrd kroner vil gjøre det mulig å bygge ut togradio, fjernstyring og automatisk togstopp på hele jernbanenettet. Dermed får man enhetlig trafikkstyring overalt, noe som i seg selv fremmer sikkerheten. I tillegg kommer andre programpakker for rassikring, for andre tiltak i infrastrukturen som inneholder nedlegging av planoverganger og for modernisering av stasjoner. Alle disse programpakkene har elementer av sikkerhet.

Planen varsler flere midler til drift og vedlikehold. Det betyr at viktig vedlikehold av banen kommer på et akseptabelt nivå etter mange år med etterslep. Vedlikeholdsnivået som Nasjonal Transportplan legger opp til vil bedre situasjonen, men er dessverre ikke høyt nok til å helt ta igjen etterslepet som er opparbeidet etter flere magre jernbanebudsjetter.

For jernbanens fremtidige utvikling er selvfølgelig investeringsbudsjettene viktigst. For 16,7 mrd kroner skal jernbanen videreutvikles frem til 2012. Nær halvparten av summen skal brukes i Oslo-området til bygging av dobbeltspor mellom Lysaker - Asker og Kolbotn – Ski. Andre store prosjekter er nytt dobbeltspor mellom Stavanger – Sandnes, dobbeltspor Barkåker – Tønsberg, Eidangertunnelen, dobbeltspor Sandbukta – Moss og Gjevingåsen tunnel. I tillegg kommer en rekke mindre, men viktige prosjekter. At tyngdepunktet av investeringene kommer i Oslo-området er etter min mening helt riktig. Oslo er blodpumpa i jernbanesystemet. Denne proppen er skadelig for hele systemet. Imidlertid kunne vi ønsket oss et større investeringsbudsjett. Med større rammer skulle vi brukt mer midler på stasjonsutvikling, nedlegging av planoverganger og dobbeltsporutbygging på Vestfoldbanen og Østfoldbanen.

Spørsmålet som stilles i overskriften er om Nasjonal Transportplan er en plan for økt konkurransekraft for jernbanen. Jeg synes det er litt vanskelig å svare på. For Oslo-området vil nye dobbeltspor opprettholde, kanskje øke konkurransekraften. For resten av nettet er satsingen for beskjeden til at jernbanen vil opprettholde konkurransekraften til veitrafikken. Langs mange av disse jernbanestrekningene blir det bygget bedre veger.

Dessuten er dette et spørsmål som ikke bare avhenger av investeringer, men også av like konkurransevilkår mellom transportmidlene. For eksempel må vegavgiftene utformes slik at de reflekterer de kostnader veibrukerne påfører samfunnet også når det gjelder ulykker, miljøskader, køkostnader osv. Til tross for satsingen i Oslo-området viser våre analyser at veksten i vegtrafikken kun reduseres fra 30% til 20% i planperioden. Jeg er glad for at regjeringen i Nasjonal Transportplan varsler at avgiftssystemet skal få en gjennomgang hvor alle hensyn trekkes inn.

Det viktigste for jernbanen er at de rammene som antydes for drift, vedlikehold og investeringer i Nasjonal Transportplan følges opp i de årlige bevilgninger i statsbudsjettet til Jernbaneverket. Skjer ikke det blir det etter min mening helt umulig å nærme seg målsettingen om å bremse veksten i biltrafikken og overføre trafikk fra veg til bane.

Steinar Killi

STATSBUDSJETT OG NASJONAL TRANSPORTPLAN

FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Statsbudsjett uten NTP-ånd

Statsbudsjettet for 2001 reflekterer ikke ønsket i Nasjonal Transportplan, som ble lagt frem fire dager tidligere, om å satse på jernbanen. I budsjettet for 2001 foreslås 1,7 milliarder kroner til drift, en milliard til vedlikehold og vel en milliard til investeringer. Dette er en reduksjon på 2,5% eller nær 100 millioner kroner i forhold årets budsjett. Reduksjonen blir i sin helhet tatt på investeringsbudsjettet og utsetter byggestart på dobbeltsporet Barkåker – Tønsberg og ny godsterminal ved Stavanger.

- Fra Jernbaneverkets side er vi opptatt av at budsjettet ikke peker i riktig retning i forhold til de ambisjoner om satsing på jernbanen som forslaget til Nasjonal Transportplan legger opp til. Skal intensjonen om å bruke 16,7 milliarder kroner til investeringer fram til 2011 følges opp, må det skje en vesentlig økning av investeringsbudsjettet fra 2002 og fremover. Jernbaneverket hadde ønsket seg en opptrapping av aktivitetsnivået allerede neste. Å måtte øke investeringsbudsjettet fra vel en milliard til 1,7 året etter blir krevende for Jernbaneverket, sier jernbanedirektør Steinar Killi.

- Det er gledelig at regjeringen følger opp Jernbaneverkets fokusering på sikkerhet. Det er funnet plass til økning på vedlikeholdsbudsjettet, noe som er med på å bedre standarden på deler av nettet. Videre er investeringsbudsjettet i større grad innrettet mot økt sikkerhet. Tiltak til signal- og sikringsanlegg, planovergangen og rassikring bidrar til en mer sikker jernbane, sier jernbanedirektør Steinar Killi.

Spesielt er Killi glad for at de midler som gjenstår til krengetogtiltakene nå skal gå til økt sikkerhet og bedre punktlighet da kjøretidsreduksjonene som var planlagt på disse strekningene på det nærmeste er oppnådd. – NSB og Jernbaneverket er enige om å vri de resterende krengetogmidlene mot tiltak som øker kapasiteten og bedrer sikkerheten. Økt kapasitet vil bedre punktligheten. Jeg er overbevist om at i den situasjon jernbanen nå befinner seg i, er det riktig å prioritere punktlighet og sikkerhet fremfor noen minutters kortere reisetid. I denne fasen av krengetogprosjektet ville de siste minuttene av den planlagte reisetidsforkortelsen ta størstedelen av de gjenværende midlene på rundt 700 mill kroner, sier Killi.

Budsjettet for 2001 innebærer at rammen i Norsk Jernbaneplan for 4 års perioden 1998-2001 kun blir oppfylt med 93,4%. Dersom rammen hadde vært oppfylt skulle Jernbaneverket ha fått nesten 1,1 milliard kroner mer i 4-års perioden. Det tilsvarer en manko på om lag ett års vedlikeholdsbudsjett eller ett års investeringsbudsjett.

Jernbaneverket har prioritert budsjettene for drift og vedlikehold, mens innstramningen skjer på investeringsbudsjettet. Det fører til at byggestart på ny godsterminal i Stavanger og nytt dobbeltspor Barkåker – Tønsberg blir utsatt. For nytt dobbeltspor Skøyen – Asker er det foreslått å bruke 319,3 millioner kroner i 2001. Av denne summen skal 132,6 millioner brukes til detaljplanlegging av anlegget, mens resten går til bygging av parsellen Blommenholm - Sandvika - Jong.

STATSBUDSJETT OG NASJONAL TRANSPORTPLAN

54 milliarder til jernbanen de ne

Regjeringen foreslår i fremlegget til Nasjonal Transportplan (NTP) å bruke 54 mrd kroner på jernbanen frem til 2012. 10 mrd av dette er statlige kjøp av transporttjenester, resten går til Jernbaneverket. Følges forslaget opp betyr det mer penger til vedlikehold og investeringer. Satsingen vil gi størst utslag i Oslo-området. Nær halvparten av investeringsrammen på 16,7 mrd kroner går til nye dobbeltspor til Asker og Ski.

Jernbaneverket er fornøyd med at regjeringen har fulgt opp Jernbaneverkets prioriteringer i stortingsmeldingen om Nasjonal Transportplan. Regjeringen forslår å bruke 26,9 mrd kroner til drift og vedlikehold av jernbanenettet og 16,7 mrd kroner til investeringer i nye anlegg . — Vi hadde ønsket oss en større investeringsramme som vi ville brukt til stasjons- og knutepunktutvikling, høyere tempo i utbyggingen av dobbeltspor i Vestfold og Østfold, samt økt innsats for å fjerne planoverganger. Jernbaneverket har innenfor rammen regjeringen har lagt opp til, fått gjennomslag for sine ønsker. Det er vi godt fornøyd med, sier jernbanedirektør Steinar Killi. Men han legger til: - For Jernbaneverket er det viktig at de rammer som antydes i planen blir fulgt opp i de årlige bevilgninger over statsbudsjettet. En slik 10-års plan er som å ha ti fugler på taket og ingen i handa. Det er først ved budsjettet en har noe håndgripelig.

Konkurransekraft

I arbeidet med Nasjonal Transportplan har den politiske målsettingen vært å bremse veksten i privatbilismen. Hensikten med planen er å fremme tiltak som kan føre til at den fremtidige veksten i biltrafikken tas av kollektive transportmidler. - Hvis jernbanen skal bidra til denne målsettingen må jernbanens konkurransekraft styrkes. Med unntak av Oslo-området er jeg ikke sikker på om investeringsrammen i Nasjonal Transportplan er tilstrekkelig for å nå dette målet. I tillegg må politikerne i kommunene, fylkene og på Stortinget bruke andre virkemidler som for eksempel parkeringsbestemmelser og vegprising hvis man skal oppnå målsettingene i transportplanen, sier Killi.

Oslo-området

Nasjonal Transportplan legger opp til å løse de store kapasitetsproblemene i Oslo-området. Nær halvparten av investeringene vil skje i Oslo-området i forbindelse med bygging av nye dobbeltspor fra Skøyen til Asker og fra Oslo S til Ski. At jernbanenettet inn og ut av Oslo fungerer godt, er viktig for hele jernbane-Norge. Dagens kapasitetsproblemer gjør det vanskelig å utvide togtilbudet og slår ut i dårlig punktlighet. Ettersom trafikkavviklingen på jernbanenettet henger tett sammen vil nye dobbeltspor til Asker og Ski bedre punktligheten og forkorte reisetiden både for de som reiser på nærtrafikk-, mellomdistanse- og langdistansestrekningene. I tillegg vil dobbeltsporene gi økte fremkommeligheten for godstrafikken.

Sikkerhet

Jernbanedirektøren er fornøyd med at regjeringen i Nasjonal Transportplan satser på sikkerhet på jernbanen. I programområdet for sikkerhet legger regjeringen opp til mer utbygging av fjernstyring, automatisk togstopp og togradio. I tillegg er det foreslått et eget programområde for rassikring, og programområdene for stasjons- og knutepunktutvikling og for "Andre tiltak i infrastrukturen" har også elementer av sikkerhet i seg. - Samlet representerer dette en stor satsing for å opprettholde og styrke sikkerheten på jernbanen, sier Steinar Killi.

Mer vedlikehold

I Nasjonal Transportplan foreslår regjeringen å bruke 26,8 milliarder kroner til drift og vedlikehold av jernbanen frem til 2012. Det representerer en klar økning i forhold

e ti årene

ALLE FOTO: ANDERS HAAKONSEN

til dagens nivå. – Driften av jernbanenettet omfatter oppgaver som er nødvendig for å oppnå en sikker og pålitelig trafikkavvikling. Likeledes har godt vedlikehold av nettet en avgjørende betydning for å redusere antall feil som fører til dårlig punktlighet trafikkavvikling.

Godstrafikk

For godstrafikken er de lagt opp til bygging av to ny terminaler og profilutvidelser av tunnelene på Bergensbanen og Nordlandsbanen, samt Østfoldbanen til internasjonal standard. Det vil bedre kapasiteten i godstrafikken og gjøre det mulig for NSB Gods å tilby transport av semitrailere i godstog. I planen legges det opp til å overføre mer godstrafikk til Solør- og Rørosbanen for å avlaste Dovrebanen.

Her er prosjektene:

I Nasjonal Transportplan er det foreslått en rekke investeringsprosjekter for til sammen 16,7 mrd kroner i perioden 2002 til 2012. Planen deler tiårsperioden opp i to. I første del fra 2002 til 2005 skal det investeres 6,3 mrd kroner, mens 10,4 mrd kommer i siste periode fra 2006 til 2012.

Oslo-området:
8,1 mrd kroner (Omfatter dobbeltspor Lysaker – Asker/Kolbotn – Ski, samt grenbane Lysaker- Fornebu og Lieråsen tunnel)

Østfoldbanen:
700 mill kroner (dobbeltspor Sandbukta – Moss)

Vestfoldbanen:
1,47 mrd kroner (dobbeltspor Barkåker – Tønsberg, Nykirke x-spor og Eidangertunnelen)

Kongsvingerbanen:
70 mill kroner (krengetogtiltak, nytt x-spor)

Sørlandsbanen:
915 mill kroner (ny godsterminal Ganddal, dobbeltspor Stavanger – Sandnes)

Bergensbanen:
215 mill kroner (Nytt dobbeltspor Bergen – Arna – fase 1)

Dovrebanen:
560 mill kroner (ny godsterminal Leangen)

Nordlandsbanen:
350 mill kroner (Gjevingåsen tunnel)

Ofotbanen:
90 mill kroner (Katterat x-spor)

Programområdene:

Støyreduserende tiltak:	300 mill kroner
Stasjons- og knutepunktutvikling:	880 mill kroner
Rassikring:	250 mill kroner
Trafikksikkerhet: *	1300 mill kroner
Andre tiltak:**	1230 mill kroner
Profilutvidelser:	300 mill kroner

** Omfatter utbygging av CTC/ATC og togradio*
*** Omfatter tiltak som bygging av x-spor, nedlegging av planoverganger, krengtogtiltak med mer.*

STATSBUDSJETT OG NASJONAL TRANSPORTPLAN

De største investeringsprosjektene

FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Av den totale investeringsrammen på 16,7 milliarder kroner i perioden 2002-2011, foreslår regjeringen at om lag 12,5 milliarder skal gå til nye dobbeltsporstrekninger og andre større utbyggingsprosjekter.

OLAV NORDLI

8,1 milliarder er øremerket nye dobbeltspor på strekningen Skøyen-Asker og Oslo S-Ski. Regjeringen har fulgt Jernbaneverkets råd om å prioritere bygging av ytterstrekningene før innerstrekningene både i vestkorridoren og sørkorridoren. Denne utbyggingsrekkefølgen gir de største umiddelbare kapasitets- og hastighetsgevinstene.

Full fart

For vestkorridoren betyr dette at anleggsvirksomhet starter med full tyngde på strekningen mellom Blommenholm og Asker i den første NTP-perioden fram til 2005. I 2011 vil det nye dobbeltsporet stå ferdig med unntak av den siste parsellen mellom Skøyen og Lysaker.

Regjeringen prioriterer også å starte ombyggingen av Lysaker stasjon i første periode. En viktig premiss for denne ombyggingen er valg av løsning for kollektivbetjening av Fornebu, hvor en tilleggsutredning pågår for fullt. Regjeringen har for øvrig satt av 600 millioner kroner som det statlige bidraget til kollektivbetjeningen av Fornebu.

For Oslo S-Ski er det bare ombygging av Ski stasjon som er prioritert i første periode. 215 millioner er satt av til å utvide og tilrettelegge sporarrangementet på stasjonen, samt å bedre tilgjengeligheten. Først etter 2005 blir det full oppstart av dobbeltspor mellom Ski og Kolbotn til tonene av 2,5 milliarder. Strekningen videre inn mot Oslo er ikke prioritert før etter 2011.

Vestfold- og Østfoldbanen

På Vestfoldbanen skal nytt dobbeltspor mellom Barkåker og Tønsberg stå ferdig i 2006, og 660 millioner kroner er øremerket dette prosjektet. Ny enkeltsporet strekning mellom Farriseidet og Porsgrunn (Eidangertunnelen) kan imidlertid ikke påbegynnes før i andre NTP-periode. 770 av et totalt anslag på 1980 millioner er satt av for tidsrommet 2006-2011.

700 millioner kroner er satt av til oppstart av nytt dobbeltspor på strekningen Sandbukta-Moss i andre periode. Ingen andre prosjekter er prioritert på Østfoldbanen.

To nye godsterminaler

Utbygging av Ganddal godsterminal, som skal erstatte dagens terminaler i Stavanger og Sandnes, er prioritert i første periode med 285 millioner. Oppstart av dobbeltsporutbygging mellom de samme to byene ligger inne i perioden 2006-2011 med 630 millioner kroner.

Også Trondheims-området skal få ny godsterminal, og byggestart er prioritert i første periode. Kostnadsrammen er 560 millioner. I andre periode er 350 millioner øremerket bygging av Gevingåsen tunnel like nord for Trondheim. Utbygging til dobbeltspor på strekningen Bergen stasjon-Fløen og ombygging av Arna stasjon er tilgodesett med 215 millioner i andre periode. Ny Ulrikstunnel kan først påbegynnes etter 2011.

Når det gjelder Ringeriksbanen og spørsmålet om en eventuell jernbanetunnel gjennom Gamlebyen i Oslo, fremmes begge disse som egne saker for Stortinget i løpet av vinteren eller våren 2001. Disse prosjektene er derfor ikke tatt med i NTP-forslaget.

STATSBUDSJETT OG NASJONAL TRANSPORTPLAN

NTP: - Gleder og skuffelser

- Vi er brukbart fornøyd med det som NTP-forslaget legger opp til i Oslo-området, i hvertfall hva vestkorridoren angår. Imidlertid hadde vi ønsket oss en større satsing på investeringsprosjekter utenfor denne regionen for å sikre et løft for jernbanen på lengre sikt, sier utbyggingsdirektør Rolf Kr. Jelstad i en kommentar til NTP-forslaget.

- Forslaget er hyggelig for Skøyen-Asker, hvor våre anbefalinger er fulgt opp. For Oslo S-Ski kunne det vært større fres over investeringstakten. Blant annet trenger vi en del midler til prosjektering og planlegging i første NTP-periode for å forberede at målene som er nedfelt i andre periode blir oppfylt, sier Jelstad, som understreker at disse prosjektene er svært viktige for å løse akutte kapasitetsproblemer og bidra til å styrke kollektivtrafikken i hovedstadsområdet.

- Det er litt skuffende å registrere at Sandbukta-Moss er det eneste prosjektet som ligger inne på Østfoldbanen, og at det ikke satses enda mer på Vestfoldbanen. Vi ser fram til å kunne starte Barkåker-Tønsberg, men jeg beklager at Farriseidet-Porsgrunn ikke er inne før tidligst i 2006. Det er stort engasjement for dette prosjektet lokalt, og vi kunne ha ønsket oss en oppstart i 2003.

- Jeg savner også parsell 5 (Holm-Holmestrand-Nykirke) i planen ut fra et ønske om parallell utbygging av Vestfoldbanen og E18 for å beholde lik konkurransekraft mellom jernbane og vei, påpeker utbyggingsdirektøren, som også understreker at det er vesentlig at Transportplanen blir fulgt opp av Stortinget gjennom de årlige budjsettildelingene i planperioden.

FOTO: JO ARTHUR ANDERSEN

Utbyggingsdirektør Rolf Kr. Jelstad ønsker seg en større satsing på investeringsprosjekter, blant annet på Vestfoldbanen. Dette bildet er fra Sande-parsellene.

Budsjett 2001:

- Ikke tilfredsstillende

Utbyggingsdirektør Rolf Kr. Jelstad er ikke fornøyd med regjeringens budsjettforslag for 2001. - Budsjettforslaget er bra for Skøyen-Asker, men for resten av Utbyggings aktiviteter er det ikke tilfredsstillende. Etter min mening ligger budsjettet ligger på et minimumsnivå på investeringssiden for nyanlegg, sier Jelstad.

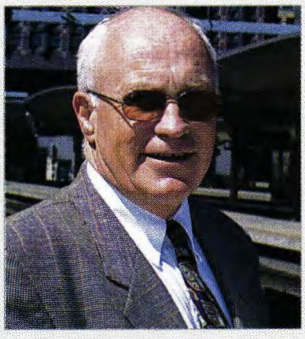
En bevilgning på 186,7 millioner kroner innebærer full anleggsaktivitet på parsellen Sandvika-Jong i året som kommer, og 132,6 millioner planleggingskroner sikrer at detaljplanleggingen av de øvrige parsellene på Skøyen-Asker holder stø kurs. I tillegg får Utbygging 76,2 millioner til Nykirke kryssingsspor på Vestfoldbanen, samt nødvendige midler til slutt- og etterarbeider på Sande-parsellene og Gråskallen.

- Den største skuffelsen er at det ikke er satt av midler til dobbeltsporprosjektet Barkåker-Tønsberg på Vestfoldbanen neste år. Her er vi klare til å stikke spaden i jorda, og i Norsk Jernbaneplan er prosjektet prioritert med oppstart seinest i 2001. Vi må trøste oss med at forslaget til Nasjonal transportplan tyder på at vi i hvertfall kan komme i gang i 2002, sier Jelstad.

- Vi savner også midler til detaljplanlegging av prosjektene Oslo S-Ski og Farriseidet-Porsgrunn. Sett i forhold til de ambisjoner regjeringen har lagt opp til gjennom forslaget til Nasjonal transportplan, hadde det vært naturlig med en prioritering av nødvendige forberedelser. Vi vil forsøke å finne løsninger slik at planarbeidet ikke stopper helt opp, men det kan bli vanskelig å holde den framdriften vi hadde håpet og som er nødvendig for å starte opp prosjektene i henhold til NTP, sier Rolf Kr. Jelstad.

FOTO: JO ARTHUR ANDERSEN

Rolf Kr. Jelstad er mest skuffet over manglende prioritering av Barkåker-Tønsberg



Jernbanens omdømme Må gjenreises stein

År 2000 har svekket jernbanens omdømme. Ingen må være i tvil om det etter Åsta-ulykken, Lillestrøm-kollisjonen, Brumunddal, uhellet med flytoget på Gardermoen og nå sist; nestenulykken mellom Hamar og Ottestad. I tillegg kommer alle de små episodene media har vært opptatt av. – Etter hver episode er vi blitt spurt av media om det er trygt å kjøre tog. Ja, har vi svart, og så har neste episode kommet. Med så mange ulykker og nestenulykker er det ikke rart at vi får medias skarpe lys rettet på oss, sa jernbanedirektør Steinar Killi i sin tale til Norsk Jernbaneforbunds landsmøte.

Sammen med samferdselsminister Terje Moe Gustavsen og konst. konsernsjef Arne Wam i NSB BA var Killi invitert til landsmøtet for å innlede til debatt. Ikke uventet var både statsråden og konsernsjefen i likhet med jernbanedirektøren opptatt av sikkerhet på bakgrunn av det som er skjedd i 2000.

Stein for stein

Killi var opptatt av å få gjenreist jernbanens omdømme slik at folk igjen får tillit til jernbanen som den sikreste form for transport. – Det er ikke mulig å kommunisere seg ut av problemet med raske, tidsriktige og kosmetiske tiltak. Vi må arbeide praktisk og systematisk hvor vi legger stein på stein slik at vi over tid kan overbevise folk om at toget bringer dem sikkert frem på reisen, sa Killi videre. Han viste til at medarbeidere i Jernbaneverket nå får opplæring i risikoanalyser, sikkerhetsledelsen er omorganisert etter Jernbanetilsynets ønsker og krav, regelverk og prosedyrer for trafikkstyring blir systematisk gjennomgått for å finne svakheter, utbygges ut togradio, fjernstyring og ATC på hele jernbanenettet, nedlegging av planoverganger og rassikring av utsatte strekninger forseres og stasjoner bygges om også med sikte på å øke sikkerheten.

Tøv om Timetoget

Jernbanedirektøren var også innom den siste tids konflikt rundt Timetoget som ønsker å leie lokomotivførere fra BaneService inntil de har utdannet sine egne. – Det er Jernbaneverket som utformer krav til hvilke kompetanse lokomotivførere på det norske jernbanenettet skal ha. Ingen får kjøre lokomotiver, motorvogner, arbeidstog eller traller uten å ha den nødvendige kompetanse. Når noen i debatten rundt Timetoget hevder at det er et sikkerhetsproblem at Jernbaneverkets lokomotivførere skal kunne kjøre på Bratsbergbanen, så er det ganske enkelt bare tøv, sa Killi, som høstet stor applaus for uttalelsen hos landsmøtets deltakere.

Effektiv pengebruk

Ikke uventet var landsmøtet spente på jernbanedirektøren syn om utviklingen av BaneService, BaneProduksjon og situasjonen for BaneTele. – Når vi stiller krav til politikerne om økte bevilgninger til jernbanen, må vi samtidig vise at vi kan bruke skattebetalernes penger på en effektiv måte. Er det noe jeg er sikker på, så er det at politikerne og samfunnet i framtida vil kreve mer jernbane for pengene. BaneService har i flere år vært organisert som en forretningsenhet og har vært nødt til å forholde seg til en stadig sterkere konkurranse. Omstillingen har vært krevende, men nå begynner resultatene å komme i form av reduserte kostnader og konkurransedyktige priser. Det har Jernbaneverket totalt tjent på, sa Killi. Han viste til at en partssammensatt gruppe, hvor Jernbaneforbundet deltok, konkluderte med at BaneService må få bedre rammebetingelser innen områdene markedstilgang, finansiering, forretningsmessig samarbeid, rekruttering og kompetanseutvikling.

Klargjør fordelene

På grunnlag av gruppas arbeide har Jernbaneverket foreslått for departementet å omdanne BaneService til aksjeselskap. I sin tale til landsmøtet sa samferdselsministeren at departementet ennå ikke har tatt standpunkt i saken, men at de har merket seg den utvikling som er oppnådd gjennom BaneService. NJFs leder Ove Dalsheim repliserte at det på ingen måte syntes det var klargjort at AS-formen skulle velges. Killi understreket på sin side at Jernbaneverket ikke har ønsket å gå for raskt fram. Han inviterte forbundet til samarbeid for å sikre at den positive utviklingen for BaneService kan fortsette.

Avhengig

Når det gjelder BaneProduksjon er situasjonen en annen. Enheten er under oppbygging og vil sysselsette 1700 ansatte i Jernbaneverket. - Her kommer vi til å gå varsomt fram og være sikre på at de valg vi gjør er de riktige. I den nåværende situasjon er det ingen planer om å foreslå og lage aksjeselskap av BaneProduksjon. Vi er helt avhengige av denne enheten for å drive og vedlikeholde jernbanen. Det betyr at vi må ha full kontroll og vi kan ikke gjøre oss avhengig av et usikkert marked for å drifte nettet på en stabil og sikker måte, sa Killi videre.

De beste forutsetninger

- Hvem kan ha bedre forutsetninger for å bli en dyktig og effektiv leverandør av drifts- og vedlikeholdstjenester til Jernbaneverket enn nettopp BaneProduksjon. Jeg kjenner ingen, sa Killi. – Etter at BaneProduksjon har levd i en nokså beskyttet tilværelse, vil det nå være en ledelsesmessig fallgruve å fokusere på det som i dag er negativt. Derfor er der særdeles viktig at ledere på alle nivå i BaneProduksjon skaper den motivasjon og entusiasme som skal til for å bli best. Lykkes vi med dette, vil en etter hvert som en konkurranseutsetter mer av produksjonen se at BaneProduksjon på de fleste områdene er konkurransedyktig og den beste leverandøren.

for stein

Killi understreket imidlertid at på noen områder vil andre kunne være bedre enn BaneProduksjon. Da vil det være aktuelt å slippe andre til og konsentrere seg om de områdene en er best på. – Men da må det være konkurranse på like betingelser med det BaneProduksjon er stilt overfor m.h.t arbeidsmiljøloven, krav til sikkerhet m.v. Her må forvaltningen som kjøper bli atskillig mer krevende, sa Killi.

BaneTele

For BaneTele var jernbanedirektøren helt klar i sin argumentasjon for å danne et frittstående selskap. – Nå kan vi skape et BaneTele med en fremtidig verdiøkning som kan komme jernbanen til gode. Utfordringen er hvordan vi kan realisere denne verdien. Jernbaneverkets inntekter vil være i form av leieinntekter for grunn, pluss en omsetningsbasert inntekt. - Det er svært viktig for oss at inntektene går til jernbaneformål og ikke rett i statskassa, sa Killi. Han understreket imidlertid at Jernbaneverket er svært opptatt av å sikre kontroll over enkelte deler av BaneTeles virksomhet som er direkte relatert til jernbanens virksomhet.

Fremtidig rolle

Til slutt i sin tale var jernbanedirektøren opptatt av Jernbaneverkets fremtidige rolle. Killi pekte på regjeringens moderniseringsprogram for offentlig sektor og at dette utvilsomt får konsekvenser for jernbanen. – Vi må arbeide mer systematisk for å definere Jernbaneverkets sektorrolle og det sektoransvar vi skal ha som en statlig forvaltningsetat. Vi har i ledelsen startet en strategiprosess nettopp for å definere og drøfte dette ansvaret, sa Killi.

- Det er politikerne ansvar å bestemme hva Jernbaneverket skal brukes til. Men vi ønsker å være i forkant av utviklingen og allerede nå starte debatten som jeg håper og tror Norsk Jernbaneforbund vil ta aktivt del i.

Samferdselsministeren på Vestfold-besøk

FOTO: TORE ØEN / DTBB

12. og 13. september 2000 var samferdselsminister Terje Moe Gustavsen (Ap) på befaring i hele Vestfold – fra Sande i nord til Stavern i sør. Han fikk en orientering om hvilke utfordringer Vestfold står overfor innen samferdselssektoren i forbindelse med Nasjonal Transportplan (NTP) som ble lagt frem 29.09.00.

AV EVA K. ULLAND

Da samferdselsminister Terje Moe Gustavsen var på besøk/befaring i Vestfold var NTP ennå ikke klar, så han kunne ikke love noe som helst av midler til jernbane. Det eneste han ville love var at utbygging av jernbane og vei skal gå parallelt, og at Vestfold er et satsingsområde når det gjelder samferdsel.

Underdirektør isamferdselsdepartementet, Lars Krogset, delte statsrådens syn på at befaringen i Vestfold hadde vært positiv. De påpekte at programmet ikke hadde vært altfor hardpakket, og at de hadde hatt et hyggelig sosialt samvær i tillegg til solid faglig dokumentasjon fra bl.a. utbyggingssjef Ole Konttorp.

Samferdselsministeren fikk med seg en verdenspremière i Vestfold, da han ankom den nye kollektivterminalen i Sande – med tog. Det nye dobbeltsporet på Sande skal etter planen åpnes 4. desember, og statsråden med følge var tydelig imponert over den nye traséen og stasjonen. "Dette er et kjempefint anlegg" kommenterte en smilende Moe Gustavsen!

NTP 2002-2011 og forslag til Statsbudsjett 2001

Konsekvenser for Vestfoldbanen i Nasjonal Transportplan (NTP):
- Nykirke kryssingsspor fullføres
- Dobbeltspor Barkåker-Tønsberg påbegynes
- Eidangertunnelen siste del av planperioden

Så langt så det ikke så aller verst ut for moderniseringen av Vestfoldbanen, men det var før forslaget til Statsbudsjett 2001 ble lagt frem...

Her er det satt av penger til de avsluttende arbeidene i Sande og videre arbeid etter planen på Nykirke kryssingsspor. Det er alt – ingenting til Tønsberg, Porsgrunn eller andre viktige strekninger på en tungt trafikkert jernbanestrekning.

Det jobbes i disse dager aktivt med lobbyvirksomhet for å "vekke opp" Vestfolds politikere slik at de gjør jobben sin og setter Vestfold på samferdselskartet hos rikspolitikerne. Dersom regjeringens forslag til Statsbudsjett for neste år blir vedtatt, betyr dette at jernbanen mister konkurransekraft i forhold til vei – og utbyggingsprosjektene på Vestfoldbanen må nedbemannes. Store konsekvenser – både for JBV Utbygging i Drammen og for kollektivtilbudet i Vestfold...

Bilister som bor i nærheten av Ottestad stasjon krysser ikke lenger Dovrebanen med hjertet i halsen. Undergangen som fører fylkesvei 195 under sporet er ferdig, uten at det har kostet Vegvesenet en krone. Alt har gått over Jernbaneverkets budsjett. Samtidig med at en farlig planovergang er fjernet, er kryssingssporet på Ottestad forlenget og gjort klart for samtidig innkjør.

Den farlige planovergangen på Ottestad er historie. Nå går fylkesvei 195 under Dovrebanen i en kulvert som har god plass til alle slags trafikanter.

Faren over på Ottestad

TEKST OG FOTO ANDERS HAAKONSEN

Planovergangen som ble stengt tidligere i år, så ikke spesielt skummel ut. Ikke desto mindre har det inntruffet to ulykker der hvor til sammen tre mennesker har satt livet til. På en planovergang på Dæhlinmyra litt lenger nord har det også vært en dødsulykke. Den overgangen ble lagt ned i fjor høst.

Begge prosjektene er såkalte krengetogtiltak. Planovergangen på Dæhlinmyra inngikk i en gårdsvei. Den var enkel å bli kvitt. Jernbaneverket eliminerte behovet for veien ved å kjøpe og selge landbruksareal. Prosjektet på Ottestad krevde store investeringer, men planovergangen lå like inntil sporvekselen i nordre ende av kryssingssporet, og hvis samtidig innkjør skulle etableres, måtte den bort.

Spor 2 er forlenget og fornyet på Ottestad, og krengetogene kan møte hverandre uten å stoppe etter at stasjonen er klargjort for samtidig innkjør.

Å legge veien under banen var ingen enkel operasjon. De vanligste kulvertene er basert på elementer og har en åpning på 4 x 4 meter. De er gode nok for gårdsveier, men for en fylkesvei duger de ikke. Veien skulle ha to felt med plass til de høyeste kjøretøyene pluss fortau. Kulverten som har plass til en slik vei, måler 10 x 4,7 meter og veier rundt 350 tonn. Den ble støpt i åpen byggegrop ved siden av sporet og trukket på plass i løpet av en togfri helg.

Opprinnelig planla tok Region Øst å legge banen på en midlertidig bru og deretter grave ut under den og skyve kulverten på plass. To togfrie helger var nødvendig for å gjennomføre denne operasjonen. På grunn av streiken i vår ble ikke brua ferdig fra verkstedet tidsnok, og en helt annen løsning ble valgt. I løpet av den første togfrie helgen ble sporet kuttet, og et stort hull ble delvis gravd og delvis pigget ut i åpningen. Deretter ble hullet fylt med letthåndterlige masser og sporet reetablert. Neste helg uten togtrafikk ble sporet kuttet på nytt og de midlertidige massene fjernet. Deretter ble kulverten trukket på plass før sporet ble reetablert over den.

Denne noe møysommelige prosessen ble valgt for å være sikker på å få nok tid. Grunnforholdene på stedet er ikke de beste, og Region Øst fryktet at man ikke ville rekke å lage åpning for kulverten og trekke den på plass i løpet av en helg. Operasjonen skulle imidlertid vise seg å gå atskillig raskere enn ventet. 6 timer ble avsatt bare til å trekke kulverten på plass, men to bergingsbiler gjorde jobben på 22 minutter og 38 sekunder!

Det er også utført et omfattende sporarbeid på Ottestad. Det er lagt inn nye veksler med stigning på 1:14, spor 1 er justert, spor 2 er bygd helt om og forlenget med 140 meter, og spor 3 er fjernet. Det gamle signalanlegget i stasjonsbygningen er skiftet ut og erstattet med et nytt som er plassert i en egen signalbu.

Bane Produksjon Øst har tatt seg av arbeidet med sporet og kontaktledningen, mens Baneservice har montert signalanlegget. Kristian Slorbak har vært innleid prosjektleder. Selmer har hatt hovedentreprisen på arbeidet med kulverten.

Selv om omlegging av fylkesveien er en vesentlig del av prosjektet, har ikke Vegvesenet vært særlig involvert. Det eneste man har gjort er noe forberedende arbeid på veien før Selmer gikk i gang. Jernbaneverket har dekket alle utgifter og hatt byggherreansvaret. Men fra 10. oktober overtok Vegvesenet alt framtidig ansvar for drift og vedlikehold av veien.

Den totale regningen for prosjektet på Ottestad kommer på ca 50 millioner kroner.

Byggestart i januar:

Nøye planlegging av nye bruer i Sandvika

Bygging av nye spor og bruer praktisk talt i sentrum av Sandvika kommer til å by på mange utfordringer. Omfattende og grundig planlegging er nødvendig for en vellykket gjennomføring.

AV HARY KORSLUND

Forberedelsene kan på mange måter sammenlignes med et puslespill. Det er nå vi legger grunnlaget som skal sikre at riktige brikker kommer på riktig plass og i riktig rekkefølge, sier prosjekteringsingeniør Folmer Plambeck Nielsen. I et trangt og tett befolket område som Sandvika er det spesielt mange hensyn å ta. Ikke minst i forhold til naboene. I tillegg skal togtrafikken opprettholdes tilnærmet som normalt i hele anleggsperioden.

Faseplaner

-Anleggsvirksomheten i Sandvika vil bli inndelt i ulike faser, forklarer Plambeck Nielsen. Allerede i høst går vi i gang med forberedende arbeider (se egen sak). Hovedarbeidene påbegynnes i januar med bygging av første halvdel av den nye jernbanebrua lengst mot sør. Etter planen skal denne stå ferdig i månedsskiftet mai/juni 2002.

-Og dermed er prosjektet over i en ny fase?

-Det er riktig. Da legger vi om sporene slik at togene i retning Oslo kjører på den nye brua. Deretter river vi den sørligste av de gamle bruene før vi går i gang med å bygge den andre halvparten av den første brua. Neste faseskifte kommer i september 2003. Da legges all togtrafikk om til den nye brua, og vi starter arbeidet med å bygge den andre brua. Denne vil bli bygget i én operasjon og skal etter planen stå ferdig i mars 2005. Plambeck Nielsen legger til at de gamle bruene er lagt ut for salg, men foreløpig uten resultat.

Støttemurer

Bygging av nye bruer over Sandvikselva og utvidelsen av brua over E 16 er ikke det eneste som vil sette sitt preg på Sandvika i årene som kommer. Det skal også bygges nye støttemurer på begge sider av sporene på strekningen mellom elva og E 16. I tillegg vil det naturligvis pågå omfattende jernbanetekniske arbeider. Plambeck Nielsen legger ikke skjul på at anleggsarbeidene vil by på mange utfordringer.

Foto: Jo Arthur Andersen

Omfattende og grundig planlegging er nødvendig for en vellykket gjennomføring av anleggsarbeidene i Sandvika, sier prosjekteringsingeniør Folmer Plambeck Nielsen.

-Anleggsarbeidene skal utføres midt i et byområde med tett trafikk på alle kanter som gjør at det blir vanskelig å organisere byggeplassen effektivt. Dessuten har vi hensynet til naboene som hele tiden må ivaretas på en best mulig måte. Her som på andre områder samarbeider vi nært med Bærum kommune. Målet er naturligvis å redusere ulempene mest mulig for de som blir direkte eller indirekte berørt av anleggsarbeidene.

-I tillegg skal togtrafikken avvikles som normalt under hele anleggsperioden?

-Ja, men det hører med at vi etter hvert har opparbeidet oss lang erfaring i å bygge inntil trafikkert spor. Det er f.eks. mange likhetstrekk mellom Sandvika og Skøyen, hvor vi også bygget nye bruer og spor mens togene rullet for fullt i nabosporet. Ikke dermed sagt at det blir en enkel oppgave å bygge om jernbanen gjennom Sandvika. Poenget er at vi har greid det før, og gjennom god og grundig planlegging skal vi greie det igjen, sier en optimistisk Plambeck Nielsen.

NY REGIONDIREKTØR I

-Jeg er ydmyk overfor de lange tradisjoner som eksisterer innen jernbanen. Men det er likevel viktig å våge å ruske opp i det som er nødvendig å ruske opp i. Det sier Region Nords (RN) nye regiondirektør Morten Mørch i det han inntar hjørnekontoret på Pirsenteret.

Ydmyk for tradisjonene – vil fornyelse

AV TINE KOMISSAR

Morten Mørch kommer fra Statoil der han de siste årene har arbeidet med forretningsutvikling på Åsgardfeltet . De siste tre årene har han konsentrert seg spesielt om forhandlinger og kontrakter på olje og gassfeltet. Tidligere har Mørch vært avdelingsleder ved Statoils forskningssenter i Trondheim og ved Prosjektutviklingsdivisjonen i Stavanger. Han har også arbeidet som forsker ved Marintek.

Jernbane er nytt

- Hvorfor valgte du Jernbaneverket som ditt nye arbeidssted?

- Jernbane er nytt for meg, og det var viktig for meg å begynne med noe nytt. Som ingeniør er det mange områder man kan jobbe med, og likevel er mye likt. Jeg tenker på områdene ledelse, teknologiutvikling, kvalitet og HMS. Det er områder jeg kan bidra på med erfaring og kunnskap. Dessuten er jeg vant til å forholde meg til myndigheter og omverdenen for øvrig. Min kompetanse ligger ikke på felter som under- og overbygning., sier den nye regiondirektøren.

Hva er du mest spent på når du begynner som ny regiondirektør?

- Det som alltid er mest spennende når en begynner på en ny jobb eller kommer til en ny plass er hvordan menneskene og miljøet er. Det er mennesker en skal forholde seg til i de

aller fleste sammenhenger og med 1/3 av dagen på jobb er det forholdet til de

nære omgivelser som betyr mest for trivselen. Jeg er også spent på hvordan møtet med storsamfunnet blir. JBV og dets produkter er jo for tiden omfattet med stor interesse fra omverdenen og jeg regner med at det kan bli noen nye utfordringer i den forbindelse.

Hva betyr sikkerhet for deg som regiondirektør med tanke på den vanskelige situasjonen Jernbaneverket står i dag?

- Hvis ikke JBV kan levere et produkt som oppfattes som sikkert av omverdenen er det ikke liv laga. Heving av omdømme er derfor viktig og kvalitet og sikkerhet er sentralt i den sammenheng. Dette må derfor ha stor fokus hos meg og alle andre i JBV.

Sikkerhet og kvalitet

- Det er viktig at alle tenker kvalitet og sikkerhet, at det er kvalitet i alle ledd, og at alle forstår hvordan han/hun bidrar til helheten. Ett element i forbedringsprosessen er å ha fokus på kontinuerlig forbedring i det daglige, dvs de mange små endringer som gjør at produktet forbedres. I tillegg er den enkeltes personlig kvalitet, integritet og lojalitet viktig, sier Mørch.

Han mener alle må bidra til at organisasjonen lærer av sine feil. For å få det til må utveksling av erfaring og bruk av de systemer som eksisterer i den forbindelse, bli levende og aktivt benyttet. Her mener Mørch det sannsynligvis er mye å lære fra flyindustrien.

- Sikkerhet og sikkerhetstenking (inklusive helse og miljø) er noe jeg har med meg fra offshore. Et eksempel på hvordan det praktiseres i Statoil er at alle møter (av betydning) starter med HMS-gjennomgang med fokus på fraversskadestatistikk, utslipp, RUHer, og produksjonstap.

Organisasjonsutvikling

Hva blir dine viktigste oppgaver fremover?

- Det er noe som jeg selvfølgelig må avklare med Steinar Killi, men slik jeg foreløpig har oppfattet det er det organisasjonsutvikling, eksempelvis utvikling av lederlag. Det betyr i denne sammenheng også å arbeide for å øke fokus på det temaet som forrige spørsmål omhandler.

Må bli kjent

- Imidlertid, for i det hele tatt å kunne ta fatt, må jeg så snart som mulig bli kjent med RN og kulturen i RN, samt at RN må bli fortrolig med meg.

Jeg må også orientere meg mot HK. For å kommunisere må jeg lære meg litt jernbaneteknikk, historien om aktuelle saker, forutsetninger for valg og avgjørelser som er gjort etc. For å få til dette trenger jeg hjelp av medarbeidere i RN. Uten å opparbeide nødvendig trygghet i arbeidssituasjonen kan ingen fungere i en organisasjon. Å utvikle nødvendig trygghet tar nødvendigvis noe tid da det handler om å utvikle kompetanse og følelse for ting.

Region Nord har 40 prosent av infrastrukturen på jernbanen, men bare 18 prosent av den totale omsetningen. Samfunnsøkonomisk nytte i forhold til kostnad blir beregnet for tiltak som iverksettes. Det betyr at RN kan komme sist i køen når penger fordeles. Hvordan ser du på regionen i forhold til resten av etaten?

Det er vel ikke til å komme bort fra

NY REGIONDIREKTØR II

- Med noen få unntak er regiondirektørstillingen i Region Øst den mest utfordrende lederstillingen i Jernbaneverket, sier Region Østs nye direktør Jon Frøisland. - Stillingen er veldig eksponert. Det er her i regionen mye av grunnlaget for jernbanens renommé blir lagt.

FOTO: JO ARTHUR ANDERSEN

En utfordring - å føre utviklingen videre

ELLEN SVENDSVOLL

- De siste ti årene har jeg jobbet med omstilling og nyetablering, så pr. i dag er jeg nok ikke noen typisk drifter og forvalter, sier Frøisland. - Jeg liker å bygge opp, lete opp muligheter og få avstemt forholdet mellom ressurser og utfordringer. Bortsett fra togledelsen, som er en produksjon vi vil ha kontroll med selv, er nå rollene som forvalter og produsent helt skilt

I denne fasen av regionens liv tror jeg at mine erfaringer kan komme godt med for å fortsette den gode utvikling vi er inne i. Budskapet er enkelt og greit; vi skal utvikle oss til å bli gode forvaltere og kjøpere, hvor grunnlaget for å drive optimal togproduksjon blir det beste.

Allsidig jernbanemann

Frøisland er utdannet sivilingeniør, bygg og anlegg, har bedriftsøkonomi som tilleggsutdannelse og i tillegg en god del lederkurs, både eksterne og interne. Foruten lang erfaring fra mange forskjellige områder av jernbane-Norge, har han vært vitenskapelig assistent/forsker ved SINTEF, forsikringsagent og fra 1990 til 1992 administrerende direktør i et skipsverft med 300 ansatte.

Sin jernbanefaglige karriere startet Frøisland i NSB i hjembyen Bergen. Her var han byggeleder og prosjektleder for diverse prosjekter både i lavlandet og på høyfjellet. Fra 1987 til 1990 var han regionsjef i Vest, og da han kom tilbake til jernbanen i 1992, bygde han opp den nyetablerte forretningsenheten BaneService. I 1995 ble han mannen som samlet utbyggingsavdelingene i regionene til ett rike, og han var utbyggingsdirektør frem til han ble spurt om å gå inn i stillingen som regiondirektør i Region Øst.

Sikkerhet og punktlighet

Frøisland nevner sikkerhet som en av de aller viktigste oppgavene for regionen i tiden fremover. - Jernbanens rennomé trenger sårt et løft etter den siste tids hendelser, og selv om vi kan oppfatte mye av fokuseringen på sikkerhetsarbeidet som urettferdig, må vi bite tennene sammen og i fellesskap løfte oss opp igjen.

Også punktlighet i togtrafikken ser han som en utfordring.

- Vi befinner oss midt i jernbanenavet i Norge. Punktligheten i vår region virker inn på punktligheten grovt sett alle andre steder. Vi må derfor sørge for at vi både har en rasjonell produksjon hos togledelsen og at vi kan stille en funksjonell bane til disposisjon.

Krengetog

- Sammen med øvrige investeringer utgjør krengetogsatsingen et sjeldent og kjærkomment løft for standarden på flere av våre viktige strekninger. Men et høyt investeringsnivå gir oss utfordringer som vi også må yte full oppmerksomhet, understreker han. - Mye arbeid skal utføres på kort tid, mens kravene til full styring og kontroll står fast, inkludert ikke minst at togtrafikken skal avvikles uten uforutsette ulemper.

- Det er store svingninger i Region Øst fra de tett trafikkerte områdene rundt Oslo og til mindre trafikkerte banestrekninger. Jeg har besøkt de fleste arbeidsplassene i regionen for å få innsikt i hvordan det oppfattes å jobbe på de ulike stedene, de utfordringene medarbeiderne møter og hvordan de ser på mulighetene for å gjøre noe med dem, forteller Frøisland. - Min hovedprioritet den nærmeste tiden, er å bli kjent med regionens indre liv for bedre å kunne bidra i videreutviklingen av regionen slik at vi når våre mål.

---

at det store kundegrunnlaget for JBV er Østlandsområdet. Vi må vel derfor ikke bli forbauset over at mye midler kanaliseres i den retning. Imidlertid, så lenge det er politisk vilje til å satse på jernbane i nord, må vi arbeider for å forbedre nytten, heve omdømme, bearbeide og påvirke etc for å bevise vår berettigelse

Bygge på det som er

Regiondirektør Morten Mørch understreker at han er tilhenger av kontinuerlig tilpasning av organisasjonen, det vil si bygge på det som er. Han viser også til erfaringer fra Statoilsystemet.

- Statoil er en teknologibedrift, der vanlig post nesten er avskaffet. I posthylla der fikk jeg nesten bare reklame. De fleste dokumenter er elektroniske. Denne utviklingen har blant annet betydd at ansatte deler dokumenter med hverandre og ofte arbeider på samme dokument, forteller Mørch, som allerede har merket seg lange referater og mye papir innen JBV.

Øvelse avdekket usikkerhet

Stor øvelse: Omkring 350 personer var involvert under ulykkesøvelsen i Horten.

Torsdag 7. september deltok Jernbaneverket på den største beredskapsøvelsen i Sør-Norge dette året. Øvelse Samvirke 2000 fant sted i Horten og avdekket at Jernbanverkets fagleder-rolle ved ulykker eller uhell ennå ikke er godt nok kjent hos politi og trafikkutøver.

TEKST OG FOTO: SINDRE ÅNONSEN

Det var Nord-Jarlsberg politidistrikt som hadde tatt initiativet til øvelsen, som samlet det som er av offenlige redningsetater og frivillige organisasjoner. I alt deltok det 350 personer på øvelsen. 32 av disse var fra Jernbaneverket, og de fleste hadde en observatør-rolle. Scenariet var en fullskala jernbaneulykke med en avsporing på Horten-linja. Det ble rapportert om både skadde og drepte. Fra jernbaneverkets side var det særlig fagleder-rollen som stod sentralt, samtidig som Jernbaneverket Region Sørs ledelse skulle drilles i håndtering av pressen. Hvilke erfaringer gjorde man seg så?

Manglet kunnskap

-Internt har begrepet fagleder jernbane begynt å feste seg, men det er ennå et stykke frem til andre etater og trafikkutøver har opparbeidet seg nok kunnskap om hvilken rolle en fagleder jernbane har, sier sikkerhetsrådgiver i RS, Jon Inge Kjernlie.

-På hvilken måte kom dette til syne under øvelsen?

-Politiet loggførte ikke at fagleder jernbane hadde meldt seg for skadestedslederen, og han fikk heller ingen oppgaver. I tillegg forholdt ikke NSBs representanter til fagleder på ulykkesstedet, svarer Kjernlie.

Han viser til at fagleder jernbane etter regelverket i JD370 skal koordinere alle ressurser fra både Jernbaneverket og trafikkutøver, om det er å hente inn nødvendig materiell eller på annen måte bistå med jernbanefaglig kompetanse på stedet.

Nødvendig informasjon

-Hva har RS gjort for å markedsføre fagleder-rollen?

-Politiet i Horten har fått en orientering og det har også en rekke andre politidistrikt i regionen. Men målet er at alle politidistriktene i regionen skal orienteres.

-Er begrepet gjort godt nok kjent i NSB?

-Nei, det virker ikke sånn, sier Kjernlie som lover at dette vil bli tatt opp under en felles evaluering av øvelsen.

Pr. i dag er det omkring 18 personer i regionen som kan gå inn i rollen som fagleder jernbane i RS. Og i helt ekstreme tilfeller kan togledelsen også utnevne en fra togpersonalet.

Lite pågang fra pressen

Kriseledelsen i RS ble også kontaktet av "pressefolk" under øvelsen. Sentrale i kriseledelsen var regiondirektør John Ole Grinde og trafikksjef Arne Habberstad. På en "presekonferanse" etter ulykken deltok også banesjef Odd Erik Berg, og Jernbaneverket måtte svare på en rekke spørsmål knyttet til NSBs trafikkeringsrett og sporkvalitet. Riktig så hett som det kan bli ved en reell krise ble det likevel aldri. Men deltakerne var enige om at det var en grei erfaring.

Kurs

Samtidig med øvelsen arrangerte Jernbaneverket Region Sør også et sikkerhetskurs på Borre Havarivernskole. Der drøftet man spørsmål knyttet til fagleder-rollen samtidig som de fremmøtte fikk en orientering om alt fra håndtering av media til eksplosjonsfarlig gods og brann i tunneler. Kurset gikk over to dager, men helt sentralt stod øvelsen på torsdagen.

13. og 14. september arrangerte Trafikkavdelingen i Jernbaneverket Region Sør det første tverregionale trafikkseminaret i Jernbaneverkets historie – Et spennende initiativ, sa nyutnevnt trafikkdirektør Jens Melsom.

Første tverregionale trafikkseminar

Trafikkdirektør Jens Melsom. Vi må sørge for at samfunnet får noe tilbake for de milliardene som legges ned i sporet.

Trafikksjef Arne Habberstad i Region Sør var godt fornøyd med møtet.

TEKST OG FOTO: SINDRE ÅNONSEN

Jernbaneverkets rolle som sportilgangsmyndighet, avvikshåndtering og ruteplanlegging var blant flere viktige tema som ble tatt opp under møtet, der også regiondirektør John Ole Grinde, seksjonsleder Bjørn Kanstad fra Hovedkontoret og driftsdirektør Tom Ingulstad fra NSB BA deltok.

-Vi skal utnytte jernbanenettet på en optimal måte. Dette er et samfunnsansvar, sa Melsom til trafikkansatte fra samtlige regioner.

Blant hovedutfordringene han listet opp var å få frem nøkkeltall for jernbanenettets ytelse, evaluering av ruteplansystemet og avtaler med alle trafikkutøverne. Et kontinuerlig fokus på punktlighet står også sentralt i trafikkarbeidet.

-Vi må se på hva får igjen av sporutnyttelse for de milliardene vi legger ned i infrastrukturen, slo Melsom fast.

Mer målrettet

Region Sør sine ruteplanleggere redegjorde for erfaringene med sportilgangsgrupper og understreket viktigheten av målrettede tiltak.

-Det nytter ikke bare å lage en graf på en skjerm med ønsket fremføringshastighet fra Oslo til Kristiansand på 3 timer og 45 minutter. Vi må gå mer detaljert til verks slik at vi til en hver tid opererer med en realistisk målsetting, sa ruteplanlegger Tore Løvland.

Dette skapte kimen til en diskusjon om behovet for langsiktig planlegging både med hensyn til ruteplanlegging og investeringer i infrastrukturen.

Uansett roste Melsom regionen for det han beskrev som "et systematisk arbeid som gir innsikt i problemene vi står overfor".

Vil stille krav

Driftsdirektør Tom Ingulstad i NSB BA deltok også med et innlegg. Han understreket at NSB ikke hadde noen problemer med å anerkjenne Jernbaneverkets rolle som sportilgangsmyndighet, men la samtidig til at man fra trafikkutøverens side var opptatt av at NSB også måtte kunne stille krav til Jernbaneverket ved inngåelse av avtaler.

Ingulstad deltok også i debatten omkring avvikshåndtering. Flere togdriftsledere viste til at man gjennom en større grad av samarbeid kunne treffe de riktige beslutningene i områder der lokalkunnskap er helt avgjørende. Ingulstad var ikke motstander av dette, men var skeptisk til å bryte med gjeldene retningslinjer og rutiner for hvordan avvik skal håndteres.

Slakke ruter

Avslutningsvis andre dag av møtet, holdt regiondirektør John Ole Grinde et innlegg der han advarte sterkt mot å tro at slakkere ruter gir høyere punktlighet.

-Det stemmer bare ikke. Dessuten er kortere reisetid og høyere frekvens avgjørende for jernbanen i konkurranse med bilen. Derfor må fokuset på disse tingene være sterkt, og vi må ta den utfordringen på alvor fremfor å lete etter problemene, sa Grinde til en engasjert forsamling.

Trafikksjef Arne Habberstad oppsummerte møtet slik:

-Vi traff bra med hensyn til dagsorden. Det er et åpenbart behov for denne type møter.

Han la for ordens skyld til at møtet var resultatet av samtaler som har foregått mellom trafikkledelsen i de forskjellige regionene.

-Vi kan ikke ta æren for dette alene, sa Habberstad.

Spunten som slås ned her, svever i leire. Fjellet ligger for dypt til at den kan slås helt ned. Før arbeidet med byggegropen kan fortsette, må man vente en måned på at leiren skal suge seg fast til spunten.

Rask framdrift i bløt leire

Fjerning av planoverganger begynner å bli rutine for norske entreprenører. I en togfri helg i oktober la Selmer takplaten til en kulvert inn under sporet vest for Drammen. I følge framdriftsplanen skulle den 90 tonn tunge platen være på plass kl. 11 søndag formiddag. Operasjonen ble fullført kl. halv fire natt til søndag.

Den 90 tonn tunge takplaten har kommet til veis ende. Det tok bare en time å trekke den til riktig posisjon på sliskebanen til høyre på bildet.

TEKST OG FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Usedvanlig dårlige grunnforhold er årsaken til at bare takplaten på kulverten ble lagt inn. Massene er så bløte at kulverten ikke kunne monteres i åpen grop. Region Sør valgte derfor å montere takplaten oppå to spuntvegger som ble slått ned i løpet av den togfrie helgen. Samtidig ble grunnen rundt den framtidige kulverten stabilisert med kalk. Til slutt ble sporet reetablert oppå takplaten.

Siden har det ikke skjedd mye. Når skal kalken herde, og den bløte leiren skal suge seg fast til spunten. Spesielt det siste tar tid. Region Sør regner med at det vil ta en måned før spunten blir stabil. Når den er det, graver man ut leiren under takplaten. Deretter blir spuntveggene avstivet, og vegger og bunnplate i kulverten blir støpt. Togtrafikken kan gå så godt som uhindret mens dette pågår, Bare de aller tyngste lastene blir det restriksjoner på. Transformatorer og krigsmateriell må sendes over Vestfoldbanen inntil videre.

Kulverten skal inngå i Fegata som gir adkomst til et lite boligfelt mellom Drammen og Mjøndalen like ved Daler kryssingsspor. I dette området er det ikke mindre enn 7 planoverganger over en temmelig kort strekning. 6 av dem inngår i gårdsveier, bare Fegata betjener flere boliger.

Selmers entreprise omfatter også forsterking av Fegata på begge sider av kulverten og anlegg av en samlevei på sørsiden av banen. Denne veien vil gi forbindelse til de åkrene som man i dag må krysse banen for å nå. Når den er ferdig, blir alle planovergangene lagt ned. Videre skal Selmer utføre grunnarbeid for forlengelse av kryssingssporet med 215 meter. Effektiv lengde blir 700 meter som er tilstrekkelig for samtidig innkjør. På grunn av riksveg 283 som krysser banen i plan like i nærheten, vil det likevel ikke bli aktuelt å innføre samtidig innkjør med det første.

Selmers kontrakt er på 18,697 millioner kroner eks. moms. De totale omkostningene for hele prosjektet er beregnet til 35 millioner kroner. Det svenske firmaet LC Markteknik tar kalkstabiliseringen i underentreprise for Selmer. Til sammen 40 km kalkpæler blir satt ned i de bløte leirmassene.

Norconsult er konsulent for Region Sør. Helen Gåsvik og Svein Ask-Henriksen fra Region Sør er henholdsvis prosjekt- og byggeleder.

Selmers folk klargjør for å trekke takplaten for kulverten på plass over spuntveggene. Takplaten skimtes i høyre billedkant.

Dokumenter på avveie...

Vi leter etter et dokumenthåndterings-system. Systemet som vil hjelpe oss å holde orden på alle typer dokumenter. Dette forutsetter at vi satser på et helhetlig system for Jernbaneverket - og ikke minst en stor innsats fra oss alle innad i bedriften.

INGEBORG GIHLE

Målet er at du skal kunne hente fram en tegning, et saksdokument og et bilde med utgangspunkt i det samme systemet. Det betyr også at vi kan kommunisere lettere på tvers i bedriften uansett hvor vi fysisk befinner oss. Resultatet bør bli at vi kan gi **«Mer jernbane for pengene»** fordi vi kan bruke mer tid på faget jernbane og mindre tid på å lete etter dokumenter!

Vi har i dag en hel mengde databaser og manuelle arkiv spredt rundt i avdelinger og enheter. Unntaket er basen for administrative dokumenter. Der har vi i flere år har hatt et felles system for å registrere saker (Modulink), men den inneholder foreløpig ikke dokumenter i fulltekst.

Banedatabanken og Synergi er databaser med stadig økende datamengde. Meningen med disse basene er å skape en samlet oversikt over sine områder. Et helt nytt dokumenthåndteringssystem vil nøye vurdere grensesnittet mot disse basene.

Mange av de øvrige basene som finnes i Jernbaneverket har kun et fåtall kjennskap til. Det betyr ofte at mange opplysninger blir registrert flere steder og vi mister samtidig muligheten til en god kunnskapsdeling. Mye av informasjonen er personavhengig, og ligger lagret i et fysisk arkiv. Hvis du trenger et dokument klokken 17 og alle i arkivet er gått for dagen, må du vente til neste dag.

Det er satt i gang «Forprosjekt dokumenthåndtering : veien videre». Vi jobber mot et konkret mål for å lage et beslutningsgrunnlag for å anskaffe og innføre selve systemet. Etter planen skal vi være helt i mål innen 2003.

Prosjektgruppen består av: Lene Holm, prosjektleder (Region Øst), Kjell Ove Pettersen (Hovedkontoret), Yvonne Engebretsen (Utbygging), Ingeborg Gihle (Hovedkontoret), Paal Bekkeheien, prosjektlederstøtte (vikar, HOIT), Stein Arne Engstad, (vikar, HOIT), Bjørn A. Tveøy (vikar, HOIT).

Erling Hogstad, Organisasjonsdirektør, Hovedkontoret

1. Dokumenthåndtering betyr å ha orden i bokhylla - å registrere, oppbevare og kunne finne igjen tegninger og dokumenter på en ryddig og effektiv måte.

2. Det skal hjelpe oss til å ha oversikt, til å vise hva vi har gjort underveis i behandlingen av en sak. Mye av det JBV driver med er av offentlig interesse, og vi skal kunne vise at vi behandler saker skikkelig, og i tråd med Arkiv- og Offentlighetsloven.

3. Et nytt og moderne dokumenthåndteringssystem som ikke bare skal omfatte saksdokumenter, men også tekniske tegninger, kommer først og fremst til å bidra til at vi jobber mer effektivt. Flere vil på en enklere måte ha tilgang til lagret informasjon raskt, og det vil være ressursbesparende og bidra til sikker saksbehandling.

Per Arne Fredriksen, Utbygging

1. I ordet dokumenthåndtering mener jeg det er en fellesbetegnelse for hva og hvordan vi gjør med dokumenter som vi oppretter og mottar, fordeler og lagrer/arkiverer.

2. Et dokumenthånteringssystem er da en systematisering av håndteringen, dvs registrering, fordeling (dokumentflyt) og arkivering. Jeg tenker videre at dette tar også for seg elektronisk arkivering og evt. også scanning av dokumenter vi mottar.

Oddvar Hauge, Region Øst, Signal/Tele

1. Dokumenthåndtering er vel måten man behandler dokumenter på. Et system for arkivering, og behandling og lagring av forskjellige dokumenter.

2. Med et elektronisk dokumenthåndteringssystem vil det jo være lettere å sortere og finne frem til dokumenter. Jeg vil tro at det vil forenkle arkivfunksjonen, da flere vil få tilgang til det elektroniske arkivet. På den måten vil vi slippe å måtte henvende oss til de som jobber på arkivet hver gang vi skal ha tak i noe.

3. Jeg tror et likt system vil ha en stor betydning for Jernbaneverket når det gjelder besparelser, da vi kan jobbe raskere og mer effektivt. Det vil nok også føre til stor lettelse for de som jobber på arkivet, dersom alle får elektronisk tilgang på det.

3. For Jernbaneverket kan dette bety at vi får bedre kontroll på dokumentflyten og lettere tilgjengelighet for de ulike dokumenter. Vi kan også få gruppert dokumenter tidlig og får en bedre søkbar database.

... hva er siste versjon?

Kjell Bernsen, Region Vest

1. Jo, i dokumenthåndtering legger jeg et system og rutiner for håndtering av tekniske dokumenter.

2. Det skal kunne lagre dokumenter og disse skal kunne søkes opp enkelt- eller temavis. Dokumenthåndtering må ses i sammenheng med den nye Banedatabanken. Den nye Bandatabanken er nå under utarbeidelse. Vesentlige endringer i den nye BdB er blant annet stedfesting av objekter og hendelser på kart, og den får en betydelig vedlikeholdsfunksjon. Dette vil forsterke behovet for gode koblinger mellom Ny Bdb og Dokumenteringssystemet.

3.Det vil lette den daglige drift og planlegging regionalt, og vil på landsbasis vise resten av bedriften hva som foreligger av teknisk dokumentasjon.

Guttorm Karlsen, Region Sør

1.Med ordet dokumenthåndtering tenker jeg på styring, kontroll og gjenfinning av dokumenter (møtereferat, saksdokumenter, rapporter), teknisk dokumentasjon (systemtegninger, kart), og kontrakter / avtaler og lignende.

2.Først og fremst ha en ajour oversikt over hvor dokumenter / dokumentasjon finnes, og håndtere endringer i disse. Jeg tenker meg et system som også kan gi en oversikt over teknisk tilstand i anlegg. Systemet er tilgjengelig for alle igjennom intranett, men kan regulere hvem som har lese- og skrivetilgang.

3.Systemet vil kunne sikre kvaliteten på teknisk dokumentasjon, samt forenkle tilgangen og sporbarheten på dokumenter og teknisk dokumentasjon. Det vil bli enklere å finne grunnlagsdata for prosjektering, og det vil bli enklere å finne riktig dokumentasjon ved vedlikehold og feilretting i eksisterende anlegg. Alt fra planlegging til feilsøking vil kunne utføres enklere og mer effektivt.

Astrid Myran, Region Nord

1. Med dokumenthåndtering mener jeg behandling, distribusjon og oppbevaring av dokumenter som brev, referater, planer, rapporter og styringssystem. Videre oppbevaring og revisjon av data som f.eks. kart, tekniske tegninger og alder/tilstand for de tekniske anleggene.

2. Et elektronisk dokumenthåndteringssystem vil først og fremst kunne kvalitetssikre og effektivisere det faglige arbeidet. Jeg tror et slikt system vil gi mye bedre versjonskontroll, godkjenningskontroll og mulighet til gjenfinning av dokumentasjon, noe som for eksempel vil gi bedre beslutningsgrunnlag ved prioritering, planlegging og gjennomføring av prosjekter.

3. Jeg tror et slikt felles system vil forbedre både produksjon og arbeidsprosesser innen mange fagområder. Et felles system vil gi bedre muligheter for erfarings- og kunnskapsdeling mellom avdelinger og enheter. Det vil også ha betydning at mange ansatte får lettere/raskere tilgang til generell informasjon som for eksempel pressemeldinger, statusrapporter og organisasjonsmessige forhold.

Morten Mørch, Regiondirektør Nord

1. Det er alt fra å
- motta, behandle og sende korrespondanse fra/til omverdenen
- egen saksbehandling (notater, rapporter, memos, presentasjoner, etc)
- utveksle skriftlig informasjon med kolleger og samarbeide om utarbeidelse av dokumenter
- arkivere og gjenfinne informasjon, korrespondanse etc

2. Jeg opplever en enorm effektivitetsøkning i eget arbeid og samarbeid/samhandling med andre gjennom elektronisk dokumenthåndtering (*gjennom erfaring fra sin forrige arbeidsplass Statoil* red. anm.). Informasjon flyter friere, distribueres raskere, alle får mer informasjon, noe som er viktig for den enkeltes helhetsforståelse. Mange føler at de på denne måten drukner i for mye info, men de fleste lærer seg å sortere etterhvert. Gjennom den store og effektive informasjonsflyten kan den enkelte lettere bidra i flere prosesser samtidig enn tidligere. Det gir en bedre utnyttelse av kompetansen i organisasjonen.

3. Jeg kjenner ikke systemet i JBV idag, men har oppfattet at de fleste er på mail. [...]

Når det gjelder effekten av slike systemer mener jeg at den store og effektive informasjonsflyten til den enkelte bidrar til at hver enkelt kan delta i flere arbeidsprosesser å samtidig ha en liten innsats. Det er ikke nødvendig alltid og møtes for å utveklse informasjon. Dette medfører mer effektivt samarbeid og letter samhandlingen mellom medarbeiderne og gir totalt en bedre utnyttelse av kompetansen i organisasjonen. Den enkelte blir også mer effektiv og kan produsere mer. [Svaret er forkortet].

FOTO: JO ARTHUR ANDERSEN

Arkeologiske undersøkelser:

Beskjedne funn i Sandvika

TEKST: HARRY KORSLUND

Vi er en smule overrasket over det magre utbyttet, sier arkeolog Lars Andersson hos Fylkeskultursjefen i Akershus. Spesielt gjelder dette Hestehaugen hvor det tidligere er avdekket en gravhaug. Det er ikke uvanlig å gjøre flere funn i nærheten av slike gravhauger, men i dette tilfellet fant vi bare kokegropa. Løse avslag av bearbeidet flint ble funnet på tre forskjellige steder på Jongsjordet, men disse kunne ikke knyttes til gamle boplasser. Derfor betrakter vi dette området som funntomt. Andersson understreker at samtlige funn er registrert og beskrevet i en egen rapport som er sendt til fylkesrådmannen i Akershus. Dessuten er kullprøver fra kokegropa sendt til NTNU i Trondheim for nærmere analyser.

-Vi antar at kokegropa er mellom 1200 og 1600 år gammel og at den stammer fra jernalderen. Det endelige svaret får vi først når resultatene av analysene i Trondheim foreligger, forteller Andersson til Nye Spor.

Undersøkelsene ble gjennomført ved å fjerne det øverste jordlaget. Totalt avdekket arkeologene drøyt ni mål. - Dersom vi hadde gjort rike eller spesielt interessante funn i disse sjaktene ville trolig arkeologer fra Universitetets Oldsakssamling blitt koblet inn for å vurdere behovet for mer omfattende utgravninger. I øyeblikket er dette ikke aktuelt, sier Andersson. Han utelukker imidlertid ikke at dette kan endre seg. F.eks. dersom det blir funnet gjenstander i forbindelse med anleggsarbeidene.

Arkeologi-beredskap

-Dersom det skjer, blir alt arbeide stanset og rette myndighet varslet umiddelbart. I følge Miljø- og samfunnskontakt Inger Svensgaard har prosjektledelsen planene klare for å takle slike situasjoner. –Vi vil innarbeide retningslinjer på dette området i entreprenørenes kontrakter, slik at bestemmelsene i kulturminneloven kan ivaretas. Hun bekrefter samtidig at det i løpet av høsten skal utføres arkeologiske undersøkelser også lenger vest på strekningen mellom Skøyen og Asker. – I første omgang dreier det seg om de planlagte riggområdene ved Billingstad skole og Åstad gård. I tillegg blir det utgravninger på kongelig grunn. Deler av området ved Bikkjedammen på Skaugum gård skal nemlig også spadvendes i jakten etter mulige håndfaste bevis på gammel bosetting.

ARKEOLOGI-FAKTA

Undersøkelser utført 8. – 23. mai
Fant enkelte flintavslag i området mellom Slependveien og Lars Jongs vei nedenfor Bjørnegård Skole.
Undersøkelsene omfattet de aktuelle områdene innenfor regulert område ved kulvert Jong og ved riggområdet på Jongsjordet og Hestehaugen.
Feltrapporten er oversendt Fylkesrådmannen som har frigitt de aktuelle områdene for anleggsvirksomhet

Nye tider på Gjerstad

Etter at krengetogene ble tatt i bruk på Sørlandsbanen, har Gjerstad stasjon fått en langt viktigere rolle for trafikkavviklingen. Dessverre har ikke stasjonen en standard som står i forhold til den nye rollen. Dette blir nå rettet opp. Innen året er omme skal utearealene være oppgradert, og trafikkforholdene skal bli oversiktlige og funksjonelle.

TEKST OG FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Inntil for kort tid siden var det stort sett bare passasjerer til og fra Risør som byttet mellom tog og buss på Gjerstad. Nå betjener stasjonen både Risør og Tvedestrand, og tar til og med en del av trafikken til og fra Arendal. Dermed er det bare rett og rimelig at Gjerstad har fått høy prioritet når det gjelder stasjonsfornyelse.

Ombyggingen til 3,6 millioner kroner kom i gang 15. august. Før den tid ga stasjonen et rufsete inntrykk. Hovedplattformen og arealet rundt stasjonsbygningen utgjorde en sammenhengende asfaltflate med vanskelige og uoversiktlige trafikkforhold. Spesielt bussene hadde det kronglete. De måtte rygge for å komme seg ut.

I tidligere tider var det et fabrikkområde med et buttspor inntil stasjonen. Dette har lenge ligget ubrukt. Nå er buttsporet fjernet og området blir tatt i bruk. Dermed blir utearealet på stasjonen vesentlig større. Det gir mulighet for nye trafikkløsninger. Busser og drosjer får egne oppstillingsplasser, antall parkeringsplasser øker betraktelig, og ingen behøver å rygge for å komme inn eller ut.

Av- og påstigningsforholdene på Gjerstad er ikke gode i anleggsperioden. Innen 1. desember blir alt mye bedre. Da vil togene begynne å stoppe ved hovedplattformen. Inntil nå har de stoppet i spor 2.

Prosjektet omfatter også den obligatoriske utvidelsen av hovedplattformen til 250 meters lengde og 57 centimeters høyde. I denne forbindelsen blir spor 1 justert. Nedsenkningen blir flyttet så langt sørover at et tog kan stå i spor 1 uten å sperre adkomsten til mellomplattformen. Fram til nå har togene vanligvis stoppet ved spor 2. Når ombyggingen er ferdig, vil spor 1 bli benyttet når det bare er et tog på stasjonen. Mellomplattformen vil sjelden bli brukt i framtida, og den omfattes ikke av ombyggingen som pågår.

Region Sør har lagt stor vekt på det visuelle. Ubenyttete områder vil bli beplantet, og plattformen foran stasjonsbygningen blir steinbelagt. Dessuten vil stasjonen bli skiltet og møblert i samsvar med det nye designprogrammet.

Anleggsarbeidet utføres av entreprenørfirmaet Eivind Gauslå & Sønner fra Arendal, som skal være ferdig med sin del av jobben innen 1. desember. Etterpå vil det nye designprogrammet bli gjennomført på Gjerstad. Det vil inngå i et prosjekt som også omfatter andre 7 stasjoner på Sørlandsbanen. De 7 er Hokksund, Nordagutu, Neslandsvatn, Vegårshei, Nelaug, Vennesla og Kristiansand. Planen er at alle stasjonene skal få skilter og møbler i samsvar med designprogrammet i løpet av desember.

ViaNova i Kristiansand har vært konsulent for arbeidet på Gjerstad med assistanse fra SMS Landskap, også fra Kristiansand. De samme hadde konsulentjobben i forbindelse med ombyggingen av Nordagutu stasjon. ViaNova har også byggeledelsen på Gjerstad. Baneteknisk arbeid utføres av Region Sør. Rolf Horntvedt er prosjektleder.

Arnulf Garthe (t. v.) Geir Ove Saunes fra Garthe Gartneri og Hagesenter i Risør legger belegningstein langs kanten av hovedplattformen.

Når ombyggingen av uteområdene på Gjerstad blir ferdig, skal busser, drosjer og biler få bedre forhold. Inntil videre er forholdene kaotiske.

DEBATT

Boggiproblemer og sporstandard

En moderne boggi har i dag mange tekniske finesser. Jeg skal kort nevne noen. Boggirammen er lagret på akselkassene over en spesiell type fjærer, såkalte «flex–float» fjører (primær fjæring). Disse har den egenskapen at de kan ta opp sideveis krefter. Derved får hjulopphenget anledning til å oppta sidekrefter ved for eks. sporfeil. Dette er begrenset ved hjelp av anslag mellom akselkasse og boggiramme. Normal vandring er cirka 10–15 med mer.

For å overføre krefter mellom akselkasse og boggiramme er det montert stag som er festet med bolter i gummiforinger. Dette er gjort for at hjulgangen skal kunne stille seg radialt i kurver.

Lok/vognkasse er også lageret på boggien ved hjelp av «flex–float» fjører eller luftputefjæring (sekundær fjæring). Her er det også montert anslag som begrenser sidevandringen. Trekk- og bremsekrefter overføres i dag stort sett med trekkstang mellom boggi og lok/vognkasse som er festet med forspente gummielementer. Det er montert mange støtdempere for primærfjæring, sekundærfjæring og dempere for sideveis bevegelser, i tillegg er det også montert krengningsstabilisatorer. Videre er det montert dreiehemmingsdempere mellom boggi og lok/vognkasse. Dette for å hindre boggiens instabilitet i sporet (slingring).

Disse boggiene er konstruert for å løpe stille of rolig, og for å gi god komfort. Derfor er det nyttet gummiforinger og gummielementer for å gi fleksibilitet og god støydemping. Det er bygget for stor hastighet på de nye høyhastighetsbanene som i de senere år er kommet i Europa. Der er det slakke kurver og meget god sporstandard.

Hvilke forhold er det som møter disse boggiene når de kommer på Jernbaneverkets spor?

For å svare for boggiene, – helt jævlige –! Her møter de krappe og dårlige kurver, som ofte er «hakkete» (ujevn radius). Videre er det korte overgangsramper mellom kurvene, dårlige sporveksler med nedslitte krossinger og mye sporfeil og ujevnheter (dumper).

Når hjuloppheng, fjærer og støtdempere må arbeide under slike forhold, er det ikke rart at det fort blir mye slitasje og andre problemer i boggien.

Vi ar vel i dag bare strekninger Ski–Moss og Drammen– Skoger som er noenlunde brukbare. I tillegg har vi Gardermobanen som holder europeisk standard.

NSB har hatt problemer med boggiene på BM70, og nå i den senere tid BM73, – den ikke ukjente «Signatur». Disse har i tillegg avansert krengeutstyr montert i boggiene som får skikkelig «juling» med den store overhastigheten i dårlige kurver. Man skal ikke se bort fra at noe av problemene på Signaturtogene kan tilbakeføres til de tidligere nevnte dårlige spor. Det å «jobbe» som boggi i Norge og i Europa er to forskjellige verdener.

Til slutt vil jeg spørre JBV om hvorfor det er så vanskelig å få justert sporene i dette landet. Det virker som , at desto flere store og flotte arbeidsmaskiner baneverket får, så blir sporene bare tilsvarende dårlige. For en del år tilbake hendte det ofte at kom en «linjevisitør» for å reise på lok/motorvogner sammen med lokfører. Dette for å se og registrere ujevnheter i sporet. Samtidig fikk han tips fra lokpersonalet om større eller mindre sporfeil. Hvor er det blitt av han??? Hvor er det blitt av pakkmaskinen som dukket opp en stund etterpå??? Hvorfor er sporstandarden så mye bedre i Sverige, man merker forskjell bare man har passert grensen. Det er jo vinter og tele der også.

Dette kan synes som mye negative synspunkter, men dessverre – slik er virkeligheten – med enkelte unntak.

Odd Grobe
Pensj. lokleder

Golf 2000

Jernbanemesterskapet ble avviklet på Onsøy Golfbane 16 og 17 september 2000. Det var Hil NSB og NSB Reisebyrået som sto for arrangementet som ble avviklet på en fin måte.

Mesterskapet startet lørdag kl. 12.00 med kvalifisering til søndagens finalerunde. I år var det påmeldt 45 stk, og det var hele 22 spillere som klarte å spille seg til finaleplass. 20 herrer og 2 damer.

Mesterskapet forløp uten problemer av noe slag, selv om mange måtte ut av banen for å finne sine ball, så kom alle rundt på en fin måte.

Mesterskapet ble avsluttet med premieutdeling i det flotte klubbhuset på banen.

Resultatliste for de som spilte finalen søndag.

Herrer:

1	**Ståle Mikkelsen Drammen 83 slag Jernbanemester**		
2	Odd Danielsen	Drammen	85
3	Tore Jensen	Hamar	91
4	Henning Friise	Drammen	96
5	Lasse Gudmudsen	Jil Oslo	102
6	Terje Tjennerud	Drammen	102
7	Bjørn Kårvatn	Brøbil	107
8	Oddvar Svestad	Hamar	113
9	Tore Tveter	Grorud	115
10	Morten Wilberg	Grorud	116

Damer:

1	**Inger Guldbrandsen Drammen 121 slag Jernbanemester**		
2	Sylviann Vatnehol	Jil Oslo	131

For NJIF *Tore Jensen*

Pensjonist etter 27 år

1. juli i år takket Johan Lundin(65) for seg, etter 27 år i NSB Banedivisjonen og i Jernbaneverket BaneProduksjon Sør.

SINDRE ÅNONSEN

-Jeg vil benytte anledningen til å takke arbeidskameratene for gode år, sier Lundin. 65-åringen er født og oppvokst på Notodden hvor han har vært stasjonert mange av årene. Men siden 1998 har Lundin bodd på Slemmestad og vært ukependler. For øvrig begynte den spreke pensjonisten å jobbe allerede som 15-åring.

-Jeg jobbet i skogen, på fabrikk og med hvalfangst, minnes han.

Helt ferdig med jernbanen er Lundin ikke. Neste sommer blir han leid inn som sesongarbeider av BaneProduksjon Sør. Det ser pensjonisten frem til. Ellers opplyser Lundin at han ikke vil å få fritidsproblemer. –Jeg skal både fiske og hogge ved, avrunder han.

Norge vant 4-1 over Danmark i fotball!

I år var det JIL Kristiansand som lørdag 25. august 2000 arrangerte landskampen mot Danmark. Når det gjelder kampen Norge (NJIF)- Danmark (DJF) så er det satt opp en vandrepokal som må vinnes 5 ganger. Før dagens kamp hadde danskene 4 napp, mens nordmennene hadde 3 napp. For ikke å miste håpet om pokalen måtte Norge vinne dagens kamp og ta sitt 4. napp.

Kampen startet med et lite norsk overtak, men det var danskene som fikk det første målet på en meget fint gjennomført kontring. Det fortsatte med norsk press og meget godt dansk målvaktspill. Selv om danskene hadde noen farlige kontringer og et stolpeskudd var det ikke urettferdig at Svein Simensen utlignet 2 min. før pause.

2. omgang startet med norsk press og danskenes målmann fortsatte å storspille. Men med det vedvarende norske presset var det bare et tidsspørsmål før danskene måtte hente en ny ball ut av buret. Så endelig i det 29. minutt i 2. omgang kom ledermålet ved Tore Løvland. Nå måtte danskene lengre opp på banen og de hadde også noen farlige sjanser, men det var det norske laget som laget to raske mål, begge ved Svein Simensen . Da dommeren blåste av kampen sto det 4- 1 til Norge, og kampen om pokalen blir avgjort i Danmark om 2 år. På det danske laget var det målmannen som fikk bestemannspremien, og på det norske laget var det 3-målscoorer Svein Simensen.

Bak.v.: Arnstein Aarset HILNSB, Dag Frode Olsen, Stasjonskameratene, Stig Hauge HILNSB, Terje Lübeck BRØBIL, Morten Westin BRØBIL, Svein Simensen, Stasjonskameratene, Tore Løvland JIL Kristiansand, Terje Røed JIL Lillestrøm, Ivar Fosselie NJIF's repr. Foran f.v.: Henning Lirhus JPS Bergen, Gjermund Bøhn JIL Kristiansand, Bjørn Kårvatn BRØBIL, Morten Brohjem JIL Hamar, Jon Arild Løken JIL Lillestrøm, Morten Matson GMB.

Lørdags kveld dro vi på båttur i sørlandsskjærgården. Det ble en 3 timers tur fra Kr.sand til Søgne og retur. Turen gikk blant holmer og skjær, forbi Vilhelm Krags Nye Hellesund, via Høllen og tilbake til Kr.sand mens vi koste oss med skaldyr og havets delikatesser. Det var en fryd å se dansker pille (renske) reker. De selges nok bare hermetiske der nede? Da vi kom til land var den offisielle delen av kvelden slutt, men kvelden var enda ung så vi fortsatte det hyggelige samværet enda noen timer.

Arrangementet i Kristiansand ble veldig vellykket og JIL Kr.sand skal ha takk for en godt utført jobb. Likedan takket NJIF alle spillerne som gjorde dette til en veldig vellykket weekend.

Ivar Fosseli, NJIFs representant

Trafikksikkerhetskonkurransen

Vinnere av konkurransen i Kjøreveien for juli, 2000
Monica Busch, Bødø stasjon
Jarle Løkken, BaneProduksjon, Trondheim stasjon
Jon Einar Vistad, BaneTele, Stavanger
Terje Wold, Halden stasjon
Roynold Binde, Snåsa

RIKTIGE SVAR AUGUSTOPPGAVEN
1) Hva betyr signalbildet?
Svar: Skifting tillatt
2) Hvor er stasjonsgrensen?
Svar: Sted hvor innkjørsignal vises
3) Når skal det oppnevnes sikkerhetsmann?
Svar: Når det arbeides i eller nær spor (nærmere enn 2,5 m fra nærmeste skinne)

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. desember.

Nye telefonmuligheter

BaneTele har inngått en avtale med Telenor Bedrift og Telenor Mobil om etablering av VIP Nett og VIP Nett Mobil

BaneTele har implementert en ny telefoniløsning for Jernbaneverket som knytter sammen kontortelefoner og mobiltelefoner. Dette er gjort for å **redusere** kostnadene forbundet med telefonsamtaler mellom JBV's ansatte, uansett om de bruker kontortelefonen eller mobiltelefonen.

Det eneste du trenger å gjøre er å forandre litt på ringemønstret ditt.

Figuren viser hvordan den nye telefoniløsningen er bygget opp med to «nettverk», VIP Nett. Et for mobiltelefoner, VIP Nett Mobil og et for kontortelefoner, VIP Nett Basis.

Som det fremgår av figuren, vil det være litt forskjellig ringemønster avhengig av hvor en ringer fra, og hvor en skal ringe til.

Ringemønster i Jernbaneverket etter innføring av VIP Nett

VIP Nettet er installert på lokasjonene i Oslo, Drammen, Stavanger, Bergen og Trondheim. I tillegg er det innført VIP Nett mobil for alle mobiltelefonene med telefonnummer som starter med 916.

Fra kontortelefonene vil det ikke bli noen endring fra dagens ringemønster:

· Mellom kontorene til Jernbaneverket benyttes internnummeret på femsiffer

· Mot alle andre benyttes offentlig nummer på åtte siffer

Fra mobiltelefonen vil det derimot finnes tre ulike måter å ringe på:

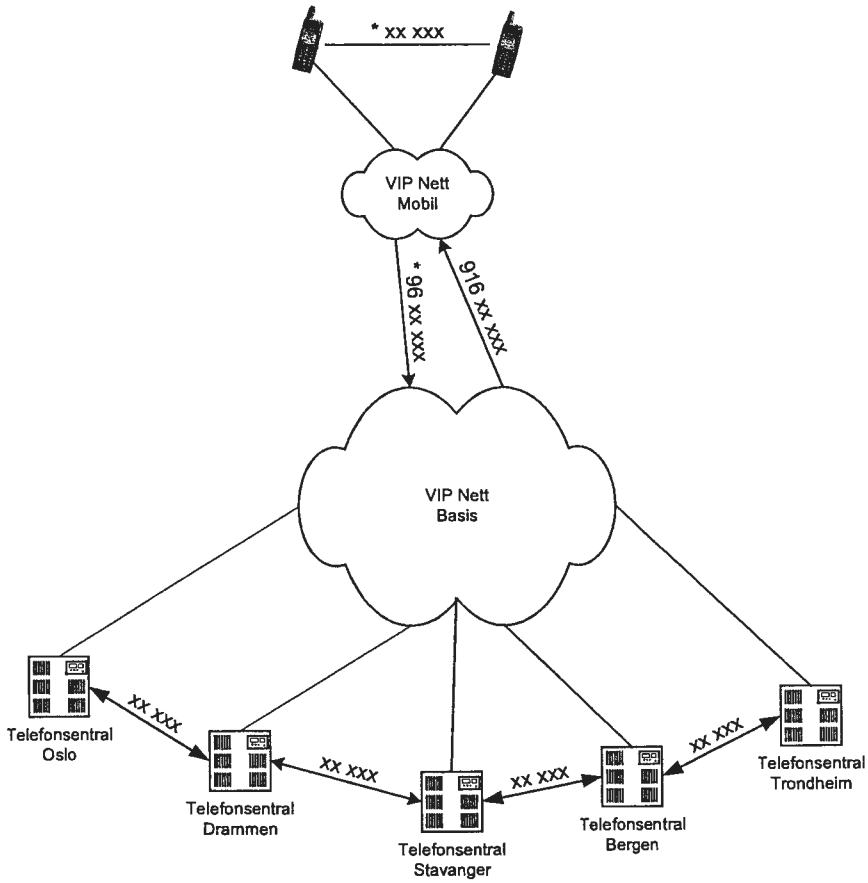
· Mellom JBV's mobiltelefoner i 916-serien benyttes det * + **internnummer**

· Til JBV's kontortelefoner på de fem lokasjonene nevn over, benyttes * + **96** + **internnummer**

· Til alle andre benyttes det offentlige nummeret på åtte siffer

NB! Husk å endre de telefonnummer til dine kollegaer som du har lagret i mobiltelefonen din, slik at de samsvarer med ringemåten over.

Tabellen under viser de forskjellige måtene det går an å ringe på. For sammenlikningens skyld, er også dagens måte å ringe på tatt med.



Fra	Til	Gammel måte	Ny måte
Kontor	Annet kontor i JBV	Internnummer	Internnummer
Kontor	Alle andre	Offentlig nummer	Offentlig nummer
Mobil	Kontor tilknyttet VIP Nett	Offentlig nummer	* + 96 + internnummer
Mobil	Annen mobil i VIP Nett	Offentlig nummer	* + internnummer
Mobil	Alle andre	Offentlig nummer	Offentlig nummer

De nummerseriene som er implementert i VIP Nettet er:

Oslo	(224) 55 000 – (224) 57 999
	(224) 58 800 – (224) 58 899
	(231) 50 000 – (231) 50 599
	(231) 50 640 – (231) 54 999
Drammen	(322) 75 000 – (322) 75 999
Stavanger	(515) 69 500 – (515) 69 999
Bergen	(559) 66 000 – (559) 66 899
Trondheim	(725) 71 900 – (725) 71 949
	(725) 72 000 – (725) 72 999
Mobil	916 xx xxx

Hvis du har eventuelle spørsmål i forbindelse med innføringen av VIP Nettet, så ta kontakt med Bane Tele Kundesenter:
Internnummer:
800 (* + 96 + 800 fra mobiltel.)
Offentlig nummer:
22 44 55 20
E-post:
kundesenteret@tele.jbv.no

Søknad om stønad fra Sykekassens Stønadsfond

Renteavkastningen i Sykekassens Stønadsfond kan anvendes til hjelp for Sykekassens medlemmer som har vært særlig hardt rammet av sykdom og hvor Sykekassens ordinære ytelser eller refusjoner eller Folketrygdens ytelser ikke gir tilstrekkelig dekning av utgiftene.

Søknad om stønad fra Sykekassens Stønadsfond må vedlegges kvittering for utgiftene som søkes dekket og sendes innen 15.november 2000 til

Jernbanens Sykekasse
Sykekassens Stønadsfond
0048 Oslo

Tildelte stønader utbetales i januar 2001.

Av vakt

Bytter penn med mikrofon

Takker for seg: -Jeg har hatt to gode år i Jernbaneverket, sier Njål Svingheim som har gått tilbake til sin gamle jobb som vaktsjef i NRK Buskerud.

I september sluttet Njål Svingheim (36) som redaktør i Kjøreveien og gikk tilbake til NRK Buskerud. Men interessen for jernbanen tar han med seg videre.

TEKST OG FOTO: SINDRE ÅNONSEN

-Selv om jeg nå går over til en annen rolle som vaktsjef i NRK Buskerud, nøler jeg ikke med å ønske jernbanen alt godt for fremtiden. Jeg kommer fortsatt til å følge med dere, sier Svingheim til Kjøreveien.

I to år har han sittet som redaktør for internbladet og reist land og strand rundt for å dekke små og store begivenheter i jernbane-Norge. At hans arvtaker gjør det samme, mener Svingheim er avgjørende for bladets fremtid i konkurranse med intranett og internett.

-Intranett og internett er greit det. Men det er ikke nødvendigvis der du møter menneskene som jobber på jernbanen. Kjøreveien skal heller ikke først og fremst være et nyhetsorgan, men gi et bredt og godt bilde av vår virksomhet. Dessuten er det ennå mange som ikke har tilgang på PC, slår Svingheim fast.

Han er urokkelig i troen på at Kjøreveien fremdeles har sin plass i Jernbaneverket.

Noen råd til sin etterkommer er Svingheim likevel forsiktig med å gi:

-Hvilken profil bladet skal ha er opp til den nye redaktøren, men det er viktig at bladet og stoffet favner vidt, mener han.

For lite miljø

Svingheim forteller at det på ingen måte var planlagt at han skulle slutte i Jernbaneverket og Kjøreveien bare to år etter at han tiltrådte som redaktør.

-Nei, jeg har trivdes i jobben. Mottakelsen har vært varm over alt – fra Narvik i nord til Kristiansand i sør.

-Så hvorfor sluttet du?

-Det henger sammen med flere ting. For det første har jeg en to år gammel sønn som jeg gjerne vil se mest mulig til. I dag går det litt for mye tid bort i pendling. I tillegg savnet jeg et større redaksjonelt miljø. Det får jeg nå, sier 36-åringen som bor på Konnerud i Drammen.

Ikke fiende

-Noen stusser kanskje på at du går tilbake til pressen etter det kjøret jernbanen har vært igjennom det siste året. Du føler ikke at du går over til fienden?

-Nei. For det første var ikke min rolle i informasjonsavdelingen av ekstern karakter. Dessuten tror jeg ikke Jernbaneverket og NSB er blitt behandlet verre enn hva andre etater og bedrifter ville blitt etter en ulykke av samme omfang som den vi opplevde på Åsta.

Se bare hva som skjedde etter Sleipner-tragedien. Jeg går derfor ikke med på at vi er urettferdig hengt ut som et slaktoffer. Det er ikke dermed sagt at det ikke har vært gjort en del rare ting fra pressens side. Enkelte episoder kunne vi vært foruten. Men det vil alltid følge en smertefull prosess i etterkant av en ulykke, og det kan godt tenkes at jernbanen vil dra lærdom av dette på lengre sikt, sier Svingheim.

Mye positivt

Svingheim synes for øvrig ikke at bildet har vært helt svart de to årene han har vært ansatt i Jernbaneverket.

-Se for eksempel bare på nye Nationaltheatret. Et kjempeanlegg, sier han.

Ellers har han bestemte oppfatninger av hvordan informasjonsavdelingen i Jernbaneverket bør bidra i arbeidet med å rette opp inntrykket av jernbanen.

-Det beste informasjonsmedarbeidere kan gjøre er å fungere som rådgivere internt. Infofolk bør etter min mening ikke brukes som jernbaneverkets ansikt utad i en hver sammenheng. Det er de som eier "problemet" eller sitter på fagkompetansen som i størst mulig grad bør uttale seg til pressen. Og så må dere kommunisere på en åpen og ryddig måte med omverdenen, avslutter Svingheim som i skrivende stund har byttet ut pennen med mikrofonen. Vi takker for følget.

Redaksjon på tur

I midten av august arrangerte redaksjonen i Nordisk Järnbane Tidsskrift møte i Kristiansand. Der ble det også tid til en befaring av sporet.

TEKST OG FOTO: SINDRE ÅNONSEN

I Kristiansand ble redaksjonen ønsket velkommen av banesjef Olaf Nordbø og overingeniør Stian Wesøy Bane Agder/Rogaland. Deretter fulgte et foredrag om sporkvalitet på Sørlandsbanen ved de to sistnevnte.

-Svært interessant. Selve grunnlaget for god jernbanedrift er jo at sporet er i orden. Og her ble det tatt et lokalt initiativ som viser seg å bære resultater, sier redaktør Ole Hansen til Kjøreveien. Hansen har for øvrig sitt daglige virke i informasjonsavdelingen til DSB.

Etter foredraget gikk turen ut til Vennesla, noen kilometer øst for Kristiansand, hvor reisefølget ved selvsyn kunne konstatere at banekvaliteten var meget bra etter omfattende arbeid de siste årene.

Tre ganger i året

Ellers forteller Hansen at redaksjonen er samlet tre ganger i året for diskutere forslag til nye artikler og kommentere innholdet i bladet. Denne gangen var altså turen lagt til Norge.

-Vi har tidligere vært i Oslo, Trondheim og Bergen, men dette er første gangen i Kristiansand, opplyser Hansen.

Han mener det er viktig at man holder det nordiske samarbeidet levende, men innrømmer at kontakten mellom landene var bedre før. –Likevel tror jeg landene har mye å lære av likheter og ulikheter i måten å drive jernbane på, avrunder han.

Bildetekst:

Tid til befaring: Redaksjonen i Nordisk Järnbane Tidsskrift fikk også tid til en befaring på Sørlandsbanen og Vennesla under sitt besøk i Kristiansand. Fra venstre: Harriet Westin, SJ, Njål Svingheim, tidligere redaktør i Kjøreveien, Arne Bujordet fra Bane Agder/Rogaland, Ole Hansen, redaktør i Nordisk Järnbane Tidsskrift og Kai Brandstack fra Forum för Nordiskt JärnvägsSamarbete.

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

ANSVARLIG REDAKTØR:

Kjell Bakken (fung)

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

Informasjon er strategisk - hva gjør vi?

Informasjon, dokumenthåndtering og strategi sto i fokus da de nordiske jernbanebibliotekarene møttes i Oslo. Vi diskuterte hvordan vi som kunnskaps- og informasjonsforvaltere kan bidra aktivt med vår kompetanse. Flere av oss jobber nå like mye på nett og utenfor det fysiske biblioteket som innenfor.

INGEBORG GIHLE

De nordiske bibliotekene har i alle år hatt en tett kontakt gjennom utveksling av informasjon og dokumentasjon over landegrensene. Kommunikasjonen skjer nå mer og mer elektronisk, og de fleste av oss har en rolle i bedriftenes prosjekter innen dokumenthåndtering. Vi møtes til ett fast årlig møte, og i år var Jernbaneverket arrangør. Neste år går turen til VR og Finland.

Informasjonsforvaltning

Tema for årets møte var «Elektronisk dokumenthåndtering» og vi hadde invitert Karl Kalseth fra nsi konsult as. Han la stor vekt på hva som er viktig ved innføring av et slikt helhetlig dokumenthåndteringssystem. Det er liten gevinst i å innføre et system hvis ikke bedriften samtidig setter fokus på våre arbeidsprosesser.

Et elektronisk system vil gjøre mange av de tradisjonelle metodene for endring i tegninger/saksdokumenter mye enklere. Det betyr at en kan utføre flere operasjoner på kortere tid, informasjonen i systemet vil være tilgjengelige på tvers av organisasjonen. Det gir et større ansvar og medbestemmelse for den enkelte medarbeider. Samtidig krever det at ledelsen er kunnskapsorientert og bevisst sine valg og strategier.

Blant våre nordiske jernbanebedrifter er det Banverket og Banestyrelsen som er kommet lengst i dette arbeidet. I NSB er Drift og teknikk også godt i gang med sitt prosjekt. I Jernbaneverket er vi i gang med planleggingen, og her vil vi begynne å se resultater i 2001.

Bibliotekarene er involvert i prosessene på flere nivåer. I Banestyrelsen er Peter Heiberg leder for et felles dokumentsenter for både teknisk og administrativ dokumentasjon. De har planer om å ha en felles elektronisk saksbehandling i drift neste år. I Jernbaneverket deltar Ingeborg i «Forprosjekt dokumenthåndtering: veien videre».

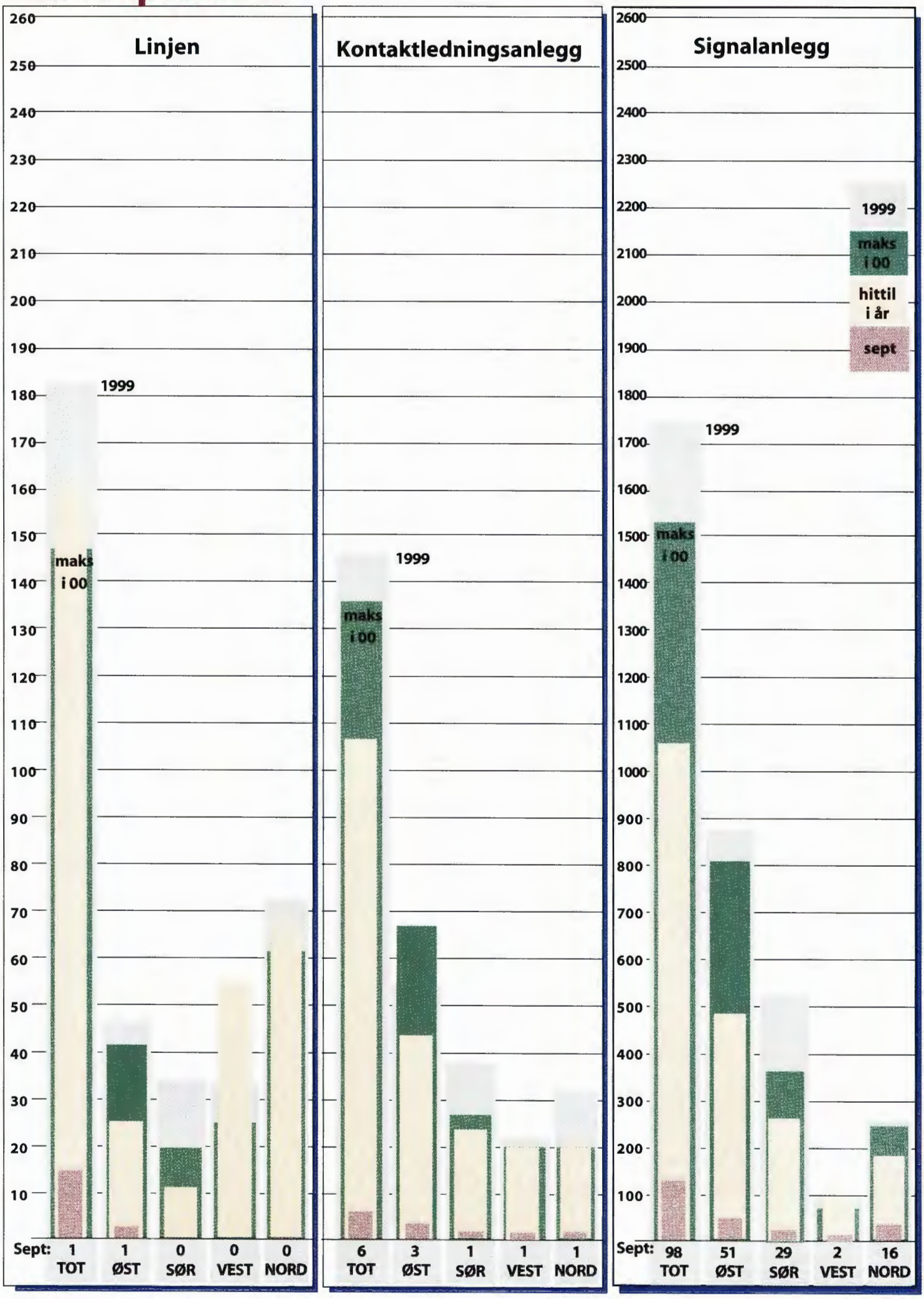
Målevogna ruller videre... for å finne de viktige og riktige spørsmålene

Arbeidsklimaundersøkelsen «Målevogn P2000» er nå i en viktig fase hvor man skal finne de riktige og viktige spørsmålene. Skjemaet har vært gjennom et relevansstudie hvor 17 medarbeidere i Jernbaneverket ble intervjuet om hva de mener er viktig for sin tilfredshet i jobben.

På Fagrådets work-shop på NSB-skolen tirsdag 3. oktober ble resultatene fra relevansstudiet presentert, og det ble jobbet videre med å sikre at man spør om de viktigste elementene som avgjør hvor tilfreds medarbeiderne er. Fagrådet startet også det vanskelig arbeidet med å sette akseptgrader (ønsket nivå på tilfredshet) på de ulike områdene det spørres om i undersøkelsen. Dette arbeidet fortsetter i hovedenhetenes ledergrupper.

Gruppearbeid på fagrådsmøte. Fra venstre sees Helge Bull Gjertsen (Region Sør), Gunnar Bjørndal (BaneProduksjon Sør), Geir Wallin (BaneProduksjon Vest), Arve Solbakken (BaneProduksjon Nord og hovedverneombud Per Westreng (BaneProduksjon Sør).

Feil i september



KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
nr 9 oktober 2000

Kvinner på skinner

Janina Hortman og Sissel Bårdstu fra Jernbaneverket har vært viktige bidragsytere til boka "Kvinner på skinner".

"Kvinner på skinner" er tittelen på ei bok som nylig har kommet ut om kvinnelivet ved jernbanen. Boka er utgitt av Norsk Jernbaneforbund med Kvinnenettverket i forbundet som drivkraft.

TEKST OG FOTO: OLAV NORDLI

Boka ser helt tilbake til rallarkokkene og belyser også tradisjonelle kvinneyrker som renhold og kontorfag. Men størstedelen av oppmerksomheten rettes mot tida fra midten av syttiåra og framover, da kvinnene for alvor begynte å utfordre tradisjonelle mannsbastioner som lokfører- og konduktøryrket, trafikktjeneste, verksted- og håndtverksfagene.

Ingen skulle dermed være bedre kvalifisert til oppgaven som redaktør for boka enn Kari-Sofie Jenssen, som var Norges første kvinnelige lokfører før hun begynte som journalist. Forbundssekretær Jane Brekkhus Sæthre i NJF har vært en annen nøkkelperson i arbeidet med å realisere bokprosjketet, hvor mange fra forbundets Kvinnenettverk har gitt viktige bidrag. Jernbaneverket har vært representert ved Janina Hortman og Sissel Bårdstu, begge fra BaneProduksjon Nord.

Den nye boka ble for øvrig delt ut til alle delegatene på Jernbaneforbundets landsmøte i første halvdel av oktober, og en liten opptelling blant møtedeltagerne tydet på at historien om kvinnenes inntog i jernbanen kanskje ikke er helt ferdigskrevet ennå – blant om lag to tusen delegater var det åtte kvinner...

Boka "Kvinner på skinner" dokumenterer utfordringene som møtte de første kvinnene som kom inn i tradisjonelle mannsfag i jernbanen.

FOTO: RUNE FOSSUM

JERNBANEVERKET OG S.A.T.S HAR INNGÅTT EN BEDRIFTSAVTALE
som gir gunstige medlemsvilkår til alle tilsatte som ønsker å benytte S.A.T.S sitt treningstilbud.
Gratis innmeldingsavgift
Adm.gebyr på kr 75,- (1. gang)
Rabattert månedspris med kr 50,-
Medlemsskap må tegnes direkte hos treningssentrene.
Det kreves bevis på at man arbeider i Jernbaneverket.
Dette gjøres ved å ta med seg lønnsslipp, fribillett eller lignende.