KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

Nr. 5 - 2001

- Overraskende Åsta-oppfølging

Jernbaneverket har kunnet gjennomføre sikkerhetstiltak på jernbanen for til sammen 570 millioner kroner mer i år enn bevilget i statsbudsjettet. - Det er derfor overraskende når Regjeringen i forslaget til Stortinget om oppfølging av Åsta-ulykken tilgodeser oss med 101,7 millioner kroner, derav 21,7 millioner kroner i «friske» penger, sier jernbanedirektør Steinar Killi.

Side 3

Hevder seg bra

Jernbaneverket plasserer seg i øvre halvdel blant landene i en omfattende internasjonal undersøkelse om kostnader til drift og vedlikehold. Undersøkelsen maner samtidig til ettertanke om utnyttelsen av banenettet.

Side 14

Lun dansk Revolusjon

Det skjer en liten lun revolusjon i Jernbaneverkets nordiske søsterorganisasjon, Banestyrelsen i Danmark. Stikkord er nytt hus, masse lys, åpne landskap og fleksible fellesskap.

Side 5-7

Nasjonalskatt skal sikres

(Foto: Rune Sævig, Bergens Tidende)

Nasjonalskatten Flåmsbanen går ikke bare gjennom vakker og eksotisk natur. Den går også gjennom farlig og høyst ustabilt terreng. På flere steder er banen i ferd med å gli ut. Første del av et omfattende sikringsarbeid for å gjøre togreisen gjennom Flåmsdalen tryggest mulig er i gang.

Side 16-17

Jernbaneverket

Signaler

Overraskelser

Vi ble overrasket da regjeringen presenterte revidert nasjonalbudsjett 11. mai. Budsjettet var blant annet en oppfølging etter Åsta-kommisjonens rapport, og vi hadde en realistisk forhåpning om at regjeringen ville gi de nødvendige bevilgninger for å finansiere de tiltakene som er satt i gang.

Regjeringen prioriterer da også tiltak for 101,7 millioner i sitt framlegg. De største postene er dekning av lydalarm som er installert ved togledersentralene; utbygging av bedre mobiltelefonsamband, forsert ATC-utbygging og kostnader knyttet til gjennomgangen av NSB-87 anlegget på Rørosbanen. Alt dette er tiltak som vi enten har gjennomført, eller er i ferd med å gjennomføre, men som ikke var kjent da årets budsjett ble utarbeidet.

Overraskelsen fra Regjeringen er at dette ikke kommer som «friske» penger. Jernbaneverket må selv dekke 80 millioner kroner av dette gjennom allerede bevilgede midler over vedlikeholds- og investeringsbudsjettet. I tillegg har vi en bot å betale på 10 millioner kroner. Da er satsingen fra Regjeringen redusert til 11,7 millioner kroner.

Med forbehold om Stortingets behandling betyr dette at 2001 bli et tøft år for Jernbaneverket. Vi har som et umiddelbart tiltak satt stopp for igangsettelsen av ethvert nytt prosjekt fram til vi har god oversikt over hvor pengene kan tas fra. De 80 millionene skulle gjerne vært benyttet til andre viktige tiltak. I realiteten er nesten alt Jernbaneverket driver med, tiltak som har betydning for sikkerhetsstandarden på jernbanen. Åsta-kommisjonen konsentrerte seg om tiltak for å redusere risikoen for kollisjon mellom to tog. Da er det fort å glemme at planovergangssanering, stasjonssikringstiltak og rassikringstiltak gir vel så stor uttelling i vårt totale risikobilde.

Av denne grunn blir det vanskelig å leve opp til Regjeringens forutsetning om at omprioriteringen ikke skal gå på bekostning av andre sikkerhetstiltak. Vi skal naturligvis gjøre vårt beste for å unngå det, men det er heller ikke hyggelig å si at vi nå må konsentrere oss om tiltak som «bare» går på bekostning av punktlighet og kapasitet.

Lyspunktet i dette bildet er de mange uttalelsene som har kommet fra Regjeringen etter framleggelsen av det revidierte budsjettet. På direkte spørsmål i radioen om den prioriteringen som er gjort for sikkerheten på jernbanen, svarte finansministeren at sikkerheten skal prioriteres, men at revidert budsjett bare gir rom for mindre endringer og tilpasninger i det allerede vedtatte budsjettet. Dette er en sak regjeringen vil komme tilbake til ved det ordinære budsjettet for neste år som legges fram til høsten, sa finansministeren.

Da er det viktig å minne om forventningene til 2002-budsjettet. Nasjonal Transportplan tilsier at nivået på investeringsbudsjettene skal fordobles i de kommende år. Vi bør ikke bli overrasket til høsten også.

- Overrasker

Jernbaneverket har kunnet gjennomføre sikkerhetstiltak på jernbanen for til sammen 570 millioner kroner mer i år enn det er bevilget i statsbudsjettet.
– Av dette rangerte vi tiltak for 350 millioner kroner som de aller viktigste. Det er derfor overraskende når Regjeringen tilgodeser oss med 101,7 millioner kroner som er 248,3 millioner kroner mindre til sikkerhetstiltak enn det vi foreslo som første prioritet, sier jernbanedirektør Steinar Killi.

SVEIN ERIK BAKKEN

I Regjeringens forslag til Stortinget om oppfølging av Åsta-ulykken og i revidert nasjonalbudsjett er det satt av til sammen 101,7 millioner kroner mer til sikkerhetstiltak på jernbanen i år enn tidligere vedtatt.

Av dette er 80 millioner kroner omdisponering av penger til investeringer og til vedlikehold, fordelt med halvparten på hver og av midler som allerede er bevilget til Jernbaneverket i årets statsbudsjett. Med andre ord er det kun funnet plass til 21,7 millioner «nye» kroner mer til Jernbaneverket.

Fratrukket boten som Riksadvokaten ila Jernbaneverket etter Åsta-ulykken, blir nettoøkningen til økt sikkerhet på jernbanen kun 11,7 millioner kroner.

Lite oppmuntrende

Samtidig som Regjeringen ikke i særlig grad følger opp signaler fra Stortinget om mer penger til sikkerhet på jernbanen, foreslår Regjeringen å øke statens kjøp av tjenester hos NSB BA fra 987 millioner kroner til 1,2 millioner kroner. I tillegg foreslår Regjeringen å styrke NSBs egenkapital med 2.135 millioner kroner, ved å ettergi gjeld til staten for et tilsvarende beløp.

- Etter ett år med forståelig sterk fokus på sikkerheten på

KJØREVEIEN
4-2001

Full pakke på sporet	4
Banestyrelsens lune revolusjon	5
Tema: Elg	8
Fornebukabalen	12
Jernbaneverket flinke med kostnader	14
Parkgata på private hender	15
Sikrer ustabil nasjonalskatt	16
Porsgrunn ut av bakevjen	18
Sikrere avgang	20
Bedre oversikt over arbeider	21
SporNytt	24
Best når det svinger	28

de fra Regjeringen

Fokus på sikkerhet: *- Etter ett år med forståelig sterk fokus på sikkerheten på jernbanen er Regjeringens økonomiske prioritering av ekstraordinære sikkerhetstiltak mer enn overraskende, sier jernbanedirektør Steinar Killi.*

(Foto: Rune Fossum)

jernbanen er Regjeringens økonomiske prioritering av ekstraordinære sikkerhetstiltak mer enn overraskende. Regjeringens forslag er også lite oppmuntrende for Jernbaneverkets ansatte som står midt oppe i arbeidet med å modernisere og forsterke sikkerhetsarbeidet i jernbanen, sier Steinar Killi.

Tiltak som faller ut

Etter forespørsel fra Samferdselsdepartementet i fjor høst har Jernbaneverket utarbeidet et prioritert forslag for hvilke ekstra sikkerhetstiltak som kan gjennomføres i år om Jernbaneverket får mer penger enn det som et bevilget i årets statsbudsjett.

Samlet mente Jernbaneverket at det kunne gjennomføres sikkerhetstiltak på jernbanen i Norge for til sammen 570 millioner kroner mer i år. Dette er 115 millioner kroner mer enn de 455 millionene Jernbaneverket tidligere anslo.

Av de 570 millionene har Jernbaneverket klassifisert tiltak for til sammen 350 millioner kroner som første prioritet. Av dette er mesteparten, 270 millioner kroner, tiltak anbefalt av Åsta-kommisjonen eller pålegg fra Statens jernbanetilsyn og brannmyndighetene.

- Når Regjeringen kun foreslår 101,7 millioner kroner mer til sikkerhet på jernbanen, betyr det at tiltak for hele 248,3 millioner kroner som Jernbaneverket har gitt førsteprioritet, ikke blir gjennomført. Tiltakene fordeler seg med 180 millioner kroner til tunnelsikkerhet; 20 millioner kroner til sikkerhet på stasjoner og 45 millioner kroner til sanering av planoverganger, fortsetter Killi.

Ikke til pålegg

Når det gjelder tunnelsikkerhet, har Jernbaneverket innenfor første prioritet ført opp tiltak for 207 millioner kroner, mens Regjeringen kun finner plass til tiltak for til sammen 23,7 millioner kroner.

- Det betyr penger til Åsta-kommisjonens anbefaling av installasjon av togradio i tunneler i Bergen og på Bergensbanen, og ingen penger til ulike pålegg fra Statens jernbanetilsyn eller brannmyndighetene på til sammen 168 millioner kroner, understreker han.

Regjeringen følger opp forslaget om å bruke 78 millioner kroner mer til sikringssystemer, som blant annet betyr at sikkerhetstiltak som Åsta-kommisjonen anbefalte, blir gjennomført i år.

Gir ikke ekstra sikkerhet

Regjeringens forslag til sikkerhetstiltak på 101,7 millioner kroner foreslås finansiert ved en omdisponering av 40 millioner kroner fra vedlikeholds- og 40 millioner kroner fra investeringsbudsjettet og med 21,7 millioner kroner i «friske» penger.

- Vi skal gjøre hva vi kan for at denne omdisponeringen ikke skal ramme sikkerhetstiltak slik Regjeringen forutsetter.

- Vi har med øyeblikkelig virkning inndratt alle ledige investeringsmidler og stoppet all inngåelse av kontrakter på drifts- og vedlikeholdsbudsjettet. Vi må nå foreta en gjennomgripende budsjettrevisjon. Før det er gjort, er det vanskelig å si om de omdisponeringer som nå må foretas, i sum fører til en forsterket innsats på sikkerheten, sier jernbanedirektør Steinar Killi.

Full pakke på sporet

- Vår nye pakkemaskin har så langt innfridd alle våre forventninger. Samtidig som vi tar i bruk den nye maskinen, kan vi tilby våre kunder en pakke som gir komplett ferdige spor, sier oppsynsmann Torgeir Døvre i BaneService.

SVEIN ERIK BAKKEN

Stolt: Oppsynsmann Torgeir Døvre kan stolt bekrefte at BaneServices nye flaggskip av en pakkemaskin har innfridd alle forventninger på sporet så langt.

7. mai tok BaneService i bruk sin nye pakkemaskin. Etter en ukes jobb på Hovedbanen mellom Alnabru og Lillestrøm kan Døvre slå fast at den meget avanserte pakkemaskinen har bevist at den er den mest moderne og raskeste som finnes på markedet i dag.

- Samtidig er den nye pakkemaskinen meget fleksibel. Der vi ikke kan pakke tre og tre sviler, går vi over til å pakke en og en. Vi kan derfor pakke hvor som helst og står aldri fast, fortsetter han.

Garanti og dokumentasjon

- Vi har justert 1.500 meter spor i timen den første uken. Alt ligger derfor til rette for at vi kan fullføre vårt første oppdrag for Jernbaneverket Region Øst etter timeplanen. Erfaringene så langt bekrefter også at vi kan innfri vår kundegaranti om å justere 1.500 meter spor i timen, sier en fornøyd oppsynsmann.

Under en henger bak på den nye pakkemaskinen til BaneService er det montert en uhyre avansert kontrollskriver.

Avansert: Fagarbeider Kaj Christiansen kan fra sin operatørplass styre en meget avansert pakkemaskin som består av hele 50.000 komponenter ved hjelp av datateknologi av fremste slag.

– Den sørger for en meget god dokumentasjon på arbeidet som er utført, opplyser han.

Komplett ferdige spor

Døvre slår samtidig et slag for BaneServices opplegg med komplett ferdige spor, der kosting, komprimering og justering av sporene inngår i en pakke og utføres av en gruppe utstyrt med pakkemaskin, ballastfordeler og sporstabilisator.

- Vi kan nå som en fast ordning tilby våre kunder en pakke for gjennomgående sporjustering, opplyser han.

Startproblemer

- Har dere hatt noen startproblemer?

- Nei, med unntak av litt problemer med kjøleanlegget i operatørrommet har vi overhodet ikke hatt problemer i starten. En meget grundig og god opplæring av mannskapet fra leverandøren skal ha sin del av æren for det, mener Døvre.

Etter at de er ferdige på Hovedbanen, står Drammenbanen for tur. Deretter venter oppdrag på Bergensbanen før sesongen avsluttes ut i september. BaneService har fem års kontrakter om sporjusteringer med den nye pakkemaskinen både med Jernbaneverket Region Vest og Region Øst.

Klar forbedring

Det er ikke bare spor, sviller og skinner som nyter godt av den nye pakkemaskinen. Også de seks som har sin arbeidsplass om bord i den, opplever klare forbedringer.

- De gamle pakkemaskinene rykker fram for hver sville. Denne går i jevn, sakte fart framover hele tiden. Det representerer en bra forbedring av arbeidsmiljøet vårt. Fra før har installering av kjøleanlegg på de gamle maskinene vært blant de store forbedringene av arbeidsmiljøet vårt, sier Døvre, som med gru minnes lange dager i rundt 50 brennhete grader.

Fakta om ny pakkemaskin

- Med tilleggsutstyr koster BaneServices nye store pakkemaskin 24 millioner kroner.
- Den nye maskinen er en såkalt kontinuerlig trippelpakker som både kan pakke tre og tre sviller av gangen og en og en der variasjonen i avstanden mellom svillene er ekstremt stor.
- Den nye pakkemaskinen er utstyrt med en meget avansert datateknologi som blant annet laserutstyr for nivellering av sporet både vertikalt og horisontalt.
- Maskinen pakker 1.500 meter i timen og har dermed rundt 40 prosent høyere kapasitet enn de raskeste maskinene som BaneService har fra før.

Tett på: Banestyrelsens nye hovedsete, Banehuset, ligger flott til tett på sjø, havn og travle jernbanespor.

Banestyrelsens lune revolusjon

Det skjer en liten, stille revolusjon i Jernbaneverkets nordiske søsterorganisasjon, Banestyrelsen i Danmark. Stikkord for revolusjonen er nytt hus, masse lys, åpne landskap og fleksible fellesskap.

SVEIN ERIK BAKKEN

Tirsdag etter påske flyttet Banestyrelsen fra Sølvgade til det nye Banehuset på Østerbro. Flyttingen markerte det endelige farvel til Danske Statsbaner (DSB). Siden Banestyrelsen ble etablert som en statsvirksomhet i Trafikministeriet 1. januar 1997, har de fleste i hovedadministrasjonen holdt hus sammen med DSB i Sølvgade.

Grafittiruin

- Første gang jeg så bygningen, lignet den en grafittiruin. Det var et forferdelig syn, og ingen ville holde hus der. Jeg skjønte likevel at det gamle fabrikkbygget kunne bli et alle tiders sted å være for oss, sier Banehusets «mor», personaldirektør Lene Grønfeldt til Kjøreveien.

Det er ikke rart at Grønfeldt er stolt over «huset sitt». Banehuset ligger flott til tett på sjø, havn og jernbanespor. Utsikten og miljøet rundt er med andre ord upåklagelig. Om utemiljøet er perfekt, er løsningen inne i den 100 år gamle bygningen både spennende og dristig.

Åpne landskap

Det eneste som minner om ruintidene, er en billedserie i resepsjonen som viser hvor nedtagget lokalene var. Nå er det gamle ærverdige fabrikkbygget kommet til heder og verdighet igjen og er klar for en ny æra som hovedsete for Banestyrelsen.

To innvendige firkantede lystårn som går fra første etasje til over taket, er sentrale elementer i den innvendige løsningen. Rundt tårnene er det anrettet åpne, lyse og fleksible kontorlandskaper. Her finnes både faste arbeidsplasser og åpne fleksible arbeidsplasser som alle som ikke har behov for fast plass eller bare har et kort oppdrag på stedet, kan benytte. I

Skreddersydd: *- Banehuset er skreddersydd for våre nye arbeidsformer, sier Banehusets «mor», personaldirektør Lene Grønfeldt.*

Fakta om Banehuset

- Banestyrelsens nye hovedkontor har flyttet inn i tidligere Nordisk Fjers lokaler i Pakkhusgade 10 i Københavns Nordhavn med utsikt til sjø, havn og til travle jernbanespor.
- Nordisk Fjers konkurs i 1990 rystet det danske folk. Konkursen kom som lyn fra klar himmel, og dramatikken nådde de helt store høyder da formannen i styret tok sitt eget liv.
- Siden konkursen har den store bygningen stått tom. De siste årene har den sett ut som et taggete spøkelseshus.
- Nå er bygningen omgjort til et moderne kontorbygg på til sammen 14.400 kvadratmeter fordelt på seks etasjer med plass til rundt 450 medarbeidere.

de åpne landskapene er det å lagt inn mer uformelle «myke» møteplasser.

Mellom lystårnene er det gjort plass til møterom i alle størrelser, prosjektrom og såkalte stille rom der de som trenger det, kan trekke seg tilbake og jobbe uforstyrret.

Nye arbeidsformer

- Banehuset er skreddersydd for våre nye arbeidsformer som vi innførte tidligere i år. Stikkord her er mer synlig ledelse, tverrfaglig samarbeid, deling av kunnskap og arbeidsfellesskap. For å få dette til valgte vi åpne rom i stedet for tradisjonelle kontorløsninger, forteller Grønfeldt.

Hun legger ikke skjul på at mange var meget skeptiske og reagerte kraftig på tanken om å miste kontoret sitt og flytte ut i åpne kontorlandskap.

- Vi har derfor brukt tre år der medarbeiderne hele tiden har vært med i prosessen i form av en rekke bruker- og arbeidsgrupper. Samtidig som vi ville at alle skulle jobbe i åpne kontorlandskaper, la vi meget vekt på at rommene skulle virke overskuelige for de som skal jobbe i dem.

- Resultatet er en ny måte å være sammen på og arbeidsplasser som er lett å flytte på både fysisk og organisasjonsmessig. Vi må ta den tid vi trenger til å komme på plass, samtidig må det hele tiden være en prosess slik at vi ikke faller tilbake i gamle rollemønstre, sier Grønfeldt.

Selvstendig

- Det overordnede målet med nytt hus og nye arbeidsformer er å manifestere Banestyrelsen som en ny og selvstendig virksomhet. Både via beliggenheten og innredningen av det nye Banehuset, ønsker vi å markere at vi er en produksjonsenhet, sier hun.

- Her har vi gode muligheter for å utvikle videre vår kulturelle bakgrunn og etablere vår egen identitet. Så langt føler vi at vi har lykkes. Flyttingen til og oppstarten i Banehuset har vært riktig vellykket, sier personaldirektør Lene Grønfeldt.

Selvkjørende arbeidsfellesskap

- Jeg tror ordningen med organisering i selvkjørende arbeidsfellesskap i Banestyrelsen er kommet for å bli, sier prosjektleder Jette Hartmann Petersen i Anlægsdivisjonen i Banestyrelsen.

SVEIN ERIK BAKKEN

Spredning av faglig kunnskap og ansvar for ledelse av anleggsprosjekter kombinert med raskere beslutninger er målet med de sju nye, selvkjørende arbeidsfellesskap i Anlægsdivisjonen som startet opp 2. januar i år.

Hvert fellesskap har ansvar for sitt område innenfor divisjonen. Det er områder som bygging av ny Ringbane i København; ombygging av Fredrikssundbanen; tilpasninger av infrastruktur på S-banen og Københavns Hovedbanegård, samt sporfornyelse, elektroniske anlegg, stasjoner, bruer og planoverganger.

Arbeidsfellesskapene er satt sammen av folk med kunnskaper om prosjektledelse, styring av tidsplaner og økonomi, samt utlysning av anbud osv. Videre ble det i arbeidet med å sette sammen arbeidsfellesskapene lagt vekt på folks personlige egenskaper.

Kommet for å bli: *- De fysiske rammene kan kanskje se annerledes ut om fem år, men arbeidsfellesskapene er kommet for å bli, sier prosjektleder Jette Hartmann Petersen i Anlægdivisjonen i Banestyrelsen.*

Mindre sårbart

- Den tidligere struktur med prosjektledere som var alene med ansvaret for hvert sitt prosjekt, var ved for eksempel ferie, sykdom og andre uforutsette hendelser for sårbart. Organiseringen i arbeidsfellesskap gjør oss mindre sårbare, fortsetter Petersen.

- Videre kan vi nå følge mye bedre med i hva som foregår i gruppen og dermed få til en bedre informasjonsflyt. Det skal ikke være særlige mye fysiske barrierer før det skjer et informasjonsavbrudd, noe vi unngår når vi nå sitter tett på hverandre i et arbeidsfellesskap. Dette er noen av de viktigste gevinstene med den nye måten å organisere arbeidet på, mener hun.

Kommet for å bli

- Hva er det som fungerer dårligere enn forventet?

- Det er ikke gjort i en fei å etablere seg i en ny arbeidsform. Flere av oss har ikke rukket å avslutte tidligere prosjekter. Det har tatt mer tid enn jeg håpet og ønsket. Vi har dermed ikke kommet helt og fullt i gang med vårt prosjekt i arbeidsfellesskapet ennå. Jeg skulle derfor gjerne ha gått sterkere inn i det nye prosjektet i vårt nye arbeidsfellesskap.

- Er du som prosjektleder i arbeidsfellesskapet fortsatt en gammeldags sjef?

- Nei, det er jeg nok ikke. Min rolle som leder vil bli annerledes når vi er en gruppe sammensatt av ulike fagmedarbeidere som til sammen utgjør en selvstendig enhet, mener hun.

- Er dette framtidens måte å jobbe på eller jobber dere på en annen måte om fem år?

- Tidligere skeptiske tanker er kastet over bord, og jeg fornemmer alt en positiv holdning. Folk er innstilt på å prøve det nye opplegget. Jeg tror ikke vi går tilbake til den gamle måten å arbeide sammen på. De fysiske rammene kan kanskje se annerledes ut om fem år, men jeg tror tanken om arbeidsfellesskap er kommet for å bli, avslutter Jette Hartmann Petersen.

Ærlighet framfor høflighet

Jernbaneverket fikk svar på tiltale under seminaret om påkjørsler av vilt 8. mai. De innbudte valgte å møte vertskapet med ærlighet framfor høflighet. Resultatet ble mye besk kritikk og en rekke konstruktive innspill som kan bidra til å holde viltet unna skinnene.

ANDERS HAAKONSEN

Jubel og kritikk: Fullt hus og stormende jubel på Jernbaneverkets elgseminar, men også besk kritikk og nyttige innspill. (Alle fotos: Anders Haakonsen).

Seminaret var ment som første skritt i retning av et landsomfattende samarbeid mellom alle som vil hindre at skogens konge og hans undersåtter møter sin bane foran toget. Interessen var upåklagelig; ca. 100 personer fra berørte myndigheter og organisasjoner fulgte seminaret.

Miljørådgiver i Region Øst, Liv Dervo, er godt fornøyd med utbyttet. - Vi fikk mange konstruktive og gode forslag og en motivasjon til å gjøre noe med problemene, sier hun. Dervo understreker imidlertid at resultater ikke kommer gratis. Banesjefene må øremerke tiltak for å hindre påkjørsler av vilt hvis man skal oppnå noe.

Mal fra Nordland

Samarbeidet som ble etablert i Nordland fylke i fjor, skal være mønster for det videre arbeidet. Her deltar representanter for Jernbaneverket Region Nord, Statens vegvesen og de sju kommunene som Nordlandsbanen går gjennom. Dessuten er miljøvern- og landsbruksavdelingen i fylkeskommunen representert. Hensikten er å koordinere innsatsen på tvers av grensene mellom kommuner og etater for å oppnå størst mulig effekt av tiltakene.

Samarbeidet foregår i to arbeidsgrupper og en styringsgruppe. De fire sørligste av de sju kommunene inngår i den ene arbeidsgruppen; de tre nordligste i den andre. Arbeidsgruppene skal foreslå aktuelle tiltak og prioritere dem innenfor egne strekninger.

Når tiltakene er godkjent av styringsgruppen, har arbeidsgruppene ansvar for gjennomføring av dem og senere oppfølging og evaluering. Arbeidsgruppene skal også utarbeide langsiktige planer.

Bare skogrydding

Styringsgruppen skal lage finansieringsplaner for de aktuelle tiltakene og prioritere mellom arbeidsgruppene. Den har også et overordnet ansvar for oppfølging og evaluering, og den skal rapportere sentralt i egne organisasjoner. Det gjøres nå forberedelser for å få i gang et tilsvarende samarbeid i Nord-Trøndelag.

I andre deler av landet er det satt i verk en rekke tiltak for å hindre påkjørsler av vilt. I Nordland derimot satser man alt på ett kort. Det kortet heter skogrydding. Hensikten er å kunne evaluere effekten nøyaktig. Hvis andre tiltak påvirker resultatet, kan man ikke finne ut hvor effektive de forskjellige tiltakene er.

Finner ikke tilbake

At det er behov for at aktørene koordinerer sin innsats mot elgdøden, ga miljørådgiver Gernot Klinger fra Region Øst et meget illustrerende eksempel på. Mellom Stryken og Harestua på Gjøvikbanen lever elgen et farligere liv nå enn den gjorde før den nye riksvei 4 ble åpnet i forbindelse med OL.

Årsaken er høye gjerder som ble satt opp på hver side av riksvei 4. Om vinteren trekker elgen gjerne ned mot Harestuvannet som ligger mellom Gjøvikbanen og nyveien. Gjerdene langs veien er en barriere, men elgene finner til slutt ut hvor de ender.

Verre er det når de skal tilbake. Da har de glemt hvordan de kom seg rundt gjerdene, og det kan gå lang tid før de finner det ut for annen gang. Før det skjer, oppholder de seg i det farlige området langs med banen. Resultatet er ofte fatalt. Tallet på togdrepte elg på denne strekningen har gått markant opp etter vegåpningen.

GPS-sendere avslører elgen

Arbeidet for å hindre at elgen ender sine dager på jernbane og vei har hittil gitt magre resultater. Antallet trafikkdrepte dyr øker jevnt og trutt. I Stor-Elvdal kommune i Hedmark er GPS-sendere tatt i bruk for å bedre kunnskapen om hva som nytter og ikke nytter.

ANDERS HAAKONSEN

I få kommuner lever elgen så farlig som i Stor-Elvdal. Både på Rørosbanen og på riksveg 3 gjøres det store innhogg i bestanden hver vinter. Derfor har grunneierne i kommunen arbeidet i 10 år for å få ned tallet på elgpåkjørsler.

Men først da Prosjekt Elg-Trafikk ble etablert i fjor, kom de økonomiske betingelsene for å arbeide systematisk og effektivt på plass. Prosjektet vil forhåpentligvis gi svar på hva skogens konge og hans undersåtter mener om velmente anstrengelser.

Nyttig også for rådyr

Prosjektet får støtte av Jernbaneverket Region Nord og Statens vegvesen. I tillegg bidrar Høgskolen i Hedmark med arbeidskraft, materiell og ekspertise til evaluering av prosjektet.

Målet er å redusere antall elgpåkjørsler med 60 prosent i løpet av fem år. Hvis man lykkes, vil også andre dyr ha glede av arbeidet. Fôrplassene som er etablert for å holde elgen vekk fra jernbane og vei, har vist seg å være populære treffsteder også for rådyr.

Første gang

For å kunne evaluere prosjektet ble 50 elger utstyrt med halsbånd med radiosender i 1999. Nå er tallet økt til 112. I fjor ble også tre elger utstyrt med GPS-sendere. Det er første gang slikt utstyr er montert på elg her i landet.

Dette gir helt unike muligheter til å studere elgens vaner og uvaner. Hver gang man skal registrere posisjonen til en elg med en tradisjonell radiosender, må man ut med peileutstyr. Det slipper man når elgen har GPS-sender.

Senderen registrerer automatisk elgens posisjoner med faste mellomrom, og det er ikke nødvendig å bedøve dyret for å hente inn informasjonen. Senderen kan programmeres til å sende posisjonene tilbake på bestemte tider. Alt man behøver å gjøre, er å peile inn elgen og være i nærheten når informasjonen kommer.

Helikopter-overvåkning: *Måltidet er for lengst over, men elgen holder seg i nærheten av fôrplassen som ses øverst på bildet. Bak trærne er den vanskelig å få øye på, men elgprosjektets helikopter kan den ikke gjemme seg for.*

Elgen blir fotfulgt

Eieren av utstyret bestemmer selv hvor ofte posisjonen skal registreres. Elgens bevegelser er mest interessante om vinteren når fôringen pågår og faren for påkjørsler er størst. Da blir elgene i Stor-Elvdal registrert hver time. En dag i uka er det registrering hvert 10. minutt hele døgnet. På denne måten kan man nærmest fotfølge elgen uten at den merker det.

Sekretæren i Prosjekt Elg-Trafikk, Knut Nicolaysen, har store forventninger til GPS-senderne.

- De gir oss helt unike muligheter til å finne ut hvordan elgen reagerer på de forskjellige tiltakene. Hvis skogen blir ryddet på begge sider av banen, kan vi se om elgen virkelig går tvers over det åpne feltet, slik vi håper, eller om den likevel oppholder seg i det farlige området langs banen, sier han.

14 ganger dyrere

Til tross for disse fordelene er ikke tradisjonelle radiosendere utkonkurrert. Forklaringen er prisforskjellen. Et halsbånd med radiosender koster rundt 2 500 kroner, mens et med GPS-sender koster 14 ganger så mye. Dessuten må en vesentlig del av elektronikken i en GPS-sender skiftes ut hvis den skal brukes mer enn ett år.

Av denne grunn vil mange elger i Stor-Elvdal gå rundt med radiosendere i lang tid. Fra helikopter er det lett å ta posisjonene til mange dyr. Dermed kan de gammeldagse radiosenderne gi et godt bilde av flokkens bevegelser.

Trolig vil GPS-senderne bli viktigere etter hvert. Som alt nytt utstyr blir disse raskt forbedret. Fjorårets modell hadde en kapasitet på 5.000 registreringer på ett år; årets modell klarer 15.000. I vinter ble tre heldige elger utstyrt med det nyeste innenfor GPS.

Elgen lar seg ikke dirigere

Like sør for Gardermoen er det anlagt en fotgjengerovergang utenom det vanlige. En bred fylling går på tvers av både Gardermobanen og riksvei 174. Tog og biler slipper gjennom fyllingen i kulverter, og elgen skulle gå oppå - etter planen. Konstruksjonen kostet 15 millioner kroner. I 1999 benyttet elgen den fem ganger.....

ANDERS HAAKONSEN

Harde tider: *Disse elgene har fått føle hardere tider. Skogen de går gjennom på dette bildet, er nå forvandlet til rullebane på Gardermoen, og E 6, som ikke går langt unna, gjør livet utrygt for ville firbeinte.*

Elgovergangen er et flott eksempel på hastverksarbeid. De som overgangen ble bygget for, hadde etablert en trekkrute lenger sør da vedtaket om å legge hovedflyplassen til Gardermoen ble gjort.

Ruten fulgte et smalt skogbelte som skar seg gjennom jordbrukslandskapet. I stedet for å legge overgangen på det stedet elgene hadde valgt seg ut, valgte man å bruke deler av skogbeltet som boligområde for å spare dyrket mark. Dermed måtte overgangen legges et annet sted.

Nei takk, ingen av delene

Det andre stedet ble valgt uten særlig omtanke. Hvis elgen skulle benytte den, måtte den enten krysse en bekkedal med bratte sider, eller gå en stor omvei. Den gjorde ingen av delene.

Nå vil Ullensaker kommune legge vei i elgovergangen og etablere et industriområde like ved. Leif Kastdalen, som ledet Elgprosjektet på Øvre Romerike, har ingen innvendinger mot det - elgovergangen fungerer ikke likevel.

Elgprosjektet ble etablert i forbindelse med utbyggingen av Gardermoen etter at analyser viste at elgen ville få store problemer som følge av de inngrepene som måtte komme. E 6 var en barriere for elgen lenge før utbyggingen på Gardermoen kom i gang. Den skar rett over trekkveiene mellom sommer- og vinterbeite.

Utbyggingen av Gardermobanen ville flytte barrieren lenger vest. Analyser av beitegrunnlaget vest for banen viste at det var for lite til å mette alle elgene. Dermed fikk man valget mellom å skyte en stor del av bestanden eller å slippe dyrene over banen. Den siste løsningen ble valgt.

En av 20 ble drept

Til sammen ble det lagt ned over 50 millioner kroner på tiltak for å slippe elg og annet vilt over Gardermobanen. I tillegg til fellesovergangen er det etablert seks faunapassasjer som bare krysser banen. Langs E6 gjorde man ikke noe annet enn å sette opp gjerder. Seks åpninger i gjerdet gir dyrene mulighet til å krysse.

Krysningspunktene er markert med elgskilt, men her som ellers blir de knapt registrert av bilistene. Undersøkelser har vist at de færreste bilister setter ned farten før de passerer åpningene i gjerdet. Dermed har disse passeringspunktene blitt svært farlige for elgen.

Undersøkelser basert på sportellinger *før* flyplassen i 1988 ble åpnet, viste at mer enn fem prosent av alle elger som krysset E 6 ved åpningene, ble påkjørt. Etter 1998 har trafikken på E 6 økt kraftig.

Frykter flere elgulykker: *Leif Kastdalen frykter at elgulykkene på E6 vil øke etter hvert som elgen lærer seg å bruke faunapassasjene over Gardermobanen*

Elgen lærer etter hvert

Leif Kastdalen frykter at antall elgpåkjørsler vil øke kraftig i årene som kommer. Erfaringene fra andre steder viser at det tar noen år før elgen lærer seg å bruke faunapassasjer. Jo flere elger som klarer å krysse Gardermobanen, jo flere vil nå fram til E6.

- Undersøkelser fra 1997 viste at vintertrekket stoppet opp ved Gardermobanen, sier Kastdalen. - Siden har elgen begynt å ta faunapassasjene i bruk. Denne utviklingen vil fortsette. Passasjene er så store og så bra utformet at det ikke er noen grunn til å tro at elgen vil kvie seg for å bruke dem. Dessuten har den ikke noe valg. Den finner ikke nok mat vest for banen, sier han.

Lei av å hente kadavre

- Etter å ha jobbet i 20 år med å hente kadavre og skyte elg som er skadet av toget, er jeg blitt ganske oppgitt. Påkjørslene fortsetter, og et 80 centimeter høyt trådgjerde som ikke vedlikeholdes, er det eneste som skiller elg fra tog. Men det kommer ingen reaksjoner fra Jernbaneverket, og ingen tar ansvar.

ANDERS HAAKONSEN

Gunnar Sætersmoen, leder for Elgregion Mjøsa-Glomma, var en av dem som tok bladet fra munnen under elgseminaret. Han gjorde ingen forsøk på å skjule at han er skuffet over den holdningen Jernbaneverket har vist. På den annen side var han glad for at problemene blir satt på dagsordenen.

Unødvendig byråkrati

Som eksempel på unødvendig byråkrati i Jernbaneverket fortalte han hva som skjedde da han ville ha bedret sikten ved en privat planovergang ved Rørosbanen. Overgangen var farlig fordi trærne reduserte sikten. Henvendelsene førte ikke til felte trær, bare til stadig nye befaringer. Men til slutt leide Jernbaneverket to tømmerhoggere for å felle trærne.

- Jeg spurte dem om de kunne ta et par trær til som hindret sikten, men det var ikke tale om, sier Sætersmoen. - De hadde fått klar beskjed om hvert eneste tre som skulle felles. Noe mer var det ikke penger til. Men de jobbet i en uke på stedet, og trærne de ikke kunne felle, kunne vært tatt på et kvarter. Om noen år blir de så store at de må tas uansett, sier Sætersmoen.

Elgtoppen

Elgregion Mjøsa-Glomma er et samarbeid mellom grunneiere med jaktrettigheter i Løten og Hamar kommuner; Elverum kommune vest for Glomma og en liten del av Åmot kommune.

Som rimelig kan være, ønsker disse grunneierne å jakte på elgen selv eller å leie ut kvoter. De vil ikke at togene skal gjøre store innhogg i elgbestanden. Men det er akkurat det de gjør. En mil av Rørosbanen mellom Hamar og Elverum er en av de strekningene i landet hvor toget tar mest elg.

Verdi

Hvor stor verdi som går tapt når en elg blir påkjørt av tog og erklært uegnet til menneskeføde, strides de lærde om. Det er blant annet avhengig av hvilket kjønn den er, og i hvor stor grad man kan regne med framtidig avlsverdi, når det er snakk om en elgku.

Denne problemstillingen er svært aktuell når det gjelder påkjørsler av elg, fordi en vesentlig del av de som ender sine dager på skinnene, er drektige kuer. Trolig har det sammenheng med at disse kuene trenger ekstra mye mat, og det får de lettere å få tak i når de går på en brøytet bane.

Ifølge Elgregion Mjøsa-Glomma må en drektig elgku verdsettes til vel 22 000 kroner i gjennomsnitt.

Kastdalen er for øvrig lite imponert over det som er gjort for å følge opp investeringene for viltet langs Gardermobanen. 250 000 kroner er alt er som er bevilget til evaluering av de kostbare prosjektene. Det man kan få til for det beløpet, kan knapt kalles evaluering, etter Kastdalens mening. Misforholdet mellom investeringene og oppfølgingen kan ha sammenheng med uklare ansvarsforhold. AS Gardermobanen hadde ansvaret for utbygging av banen; nå har Jernbaneverket overtatt driftsansvaret.

Elg, hjort og sau mest utsatt

De fleste anstrengelser for å hindre påkjørsler av dyr på jernbane dreier seg om å beskytte skogens konge. Dette kan virke urettferdig når man ser på listen over hvem som har endt sine dager på skinnene de siste 16 årene.

Riktignok er elgen mest utsatt, men toget gjør dessverre innhogg i mange andre bestander. Verken ville dyr eller husdyr blir spart. Listen forteller mye om dyrenes evne til å passe seg for farer.

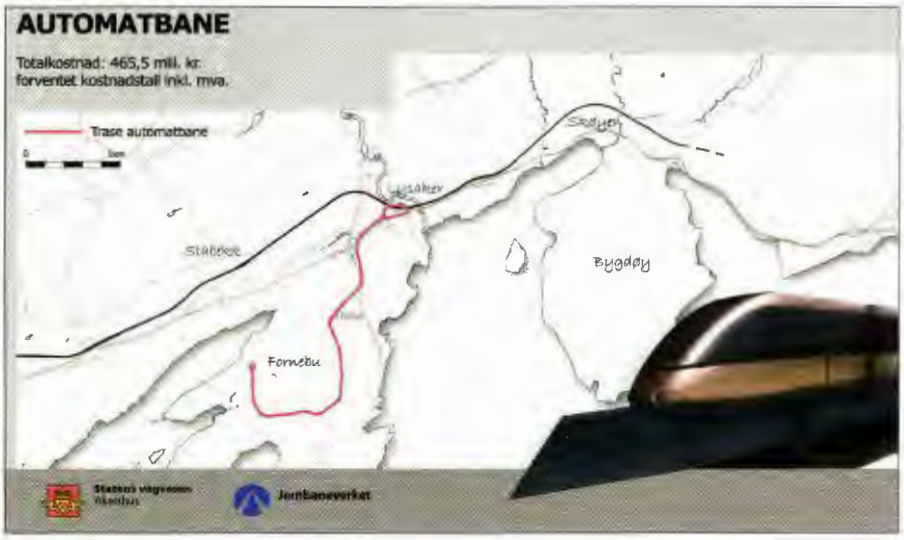
At reven er lur, er velkjent, men at det drepes 38 ganger så mange hunder som rev, vil nok overraske noen.

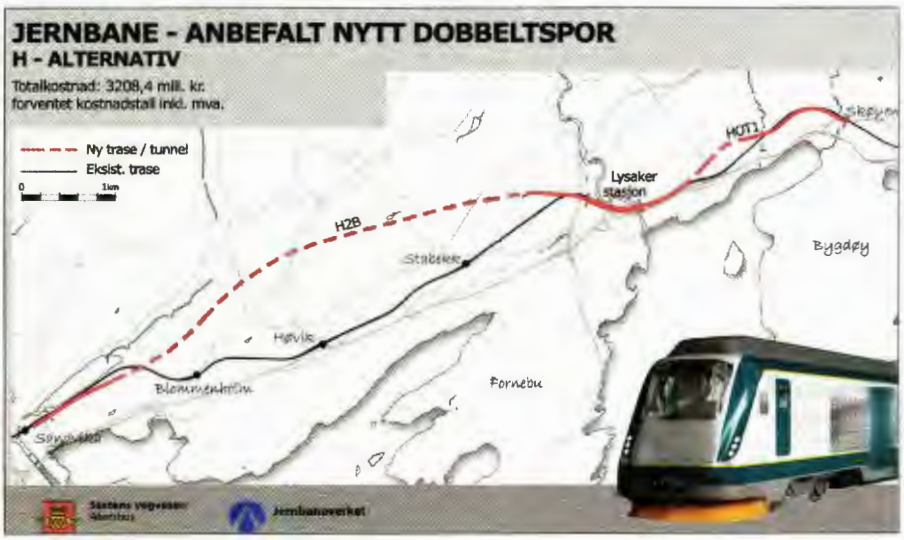
Det er også verd å merke seg at det er drept flere villsvin (!) enn ulv og bjørn. Dyrene må ha en viss størrelse for å komme med i statistikken. Derfor er alle fugler utelatt, også ørner som er blitt overrasket mens de har sittet og spist på et kadaver.

Dyrepåkjørsler 01.01.1985 – 31.03.2001

Elg	6 451
Rein	2 620
Sau	1 909
Rådyr	1 234
Hund	499
Ku	141
Hjort	71
Geit	28
Hest	27
Moskus	16
Rev	13
Gaupe	10
Villsvin	5
Ulv	4
Bjørn	3
Gris	1

Fornebukabalen





Anbefaler: *Jernbaneverket og Statens vegvesen Akershus anbefaler å bygge det nye dobbeltsporet fra Lysaker til Sandvika og bybane til Fornebu. (Illustrasjoner: Norconsult AS)*

Bygg det nye dobbeltsporet direkte fra Lysaker til Sandvika, og bygg bybane til Fornebu. Slik ønsker Jernbaneverket og Statens vegvesen å løse transportoppgaven i Vestkorridoren og til Fornebu.

JOFRI LUNDE

30 000 personer skal daglig reise til og fra «nye» Fornebu. Med jernbane og bybane kan mange reise kollektivt på en effektiv og sikker måte i Vestkorridoren. Automatbane kan være et alternativ til bybanen.

Jernbaneverket og Statens vegvesen har anbefalt denne transportløsningen. Avgjørelsen tas til høsten når Samferdselsdepartementet har fått tilbakemeldingene på forslaget.

Nytt dobbeltspor i Vestkorridoren

Nytt dobbelspor fra Skøyen til Sandvika foreslås lagt nord for dagens jernbane. Forventet prislapp er 3,2 milliarder kroner (2001-kroner). Denne løsningen gir det beste togtilbudet, de laveste anleggskostnadene og muligheter for utbygging i flere etapper.

Bybane eller automatbane til Fornebu

Bybane - en rask trikk - fra Skøyen til Fornebu er beregnet til 580 millioner kroner. Da legges banen i eget kollektivfelt på dagens E18. Bybanen får syv holdeplasser på Fornebu.

En automatbane fra Fornebu til Lysaker forventes å koste 470 millioner kroner.

By- eller automatbane gir, sammen med jernbane, gode direkte forbindelser for de som skal reise mellom knutepunktene i området. Uansett vil bussen frakte de reisende til og fra Fornebu de nærmeste årene inntil banene er på plass.

En omfattende jobb

- Store utbyggere, kommunen og andre sterke interesser har ventet på valget av

Nye løsninger: *- «Nye» Fornebu krever nye kollektivløsninger, sier prosjektleder Terje S. Vegem i Jernbaneverket Utbygging.* *(Foto: Jo Arthur Andersen)*

kollektivløsning lenge. Telenor har kommet langt med sitt nye hovedkvarter på Fornebu, og andre står nærmest klare med spaden i jorda. Det sier prosjektleder for Fornebu i Jernbaneverket, Terje S. Vegem.

Fristene for å gjennomføre et så omfattende utredningsarbeid har vært korte, og oppgaven er spesiell. Samferdselsdepartementet er oppdragsgiver og skal avgjøre saken. Samtidig er det Miljøverndepartementet som vurderer om utredningsplikten er oppfylt.

- Vi har jobbet med det utgangspunkt at nytt dobbeltspor for jernbanen er en forutsetning for alle løsningene, sier prosjektlederen i Jernbaneverket Utbygging. Vegem mener samarbeidet med Statens vegvesen har sikret en grundig vurdering av hvilken transportløsning som er best totalt sett.

- Den tror jeg også vi har funnet nå, legger Vegem til.

Faktabakgrunn

- I år 2000 fikk Jernbaneverket Utbygging og Statens vegvesen Akershus i oppgave å finne den beste kombinasjonen av kollektivtilbud i Vestkorridoren og til Fornebu.
- Utredningen vurderte trasé for dobbeltsporet mellom Skøyen og Sandvika og hvilke supplerende kollektivtilbud som er best for Fornebu.
- Kollektivandel, kapasitet, kostnad, reisetid og fleksibilitet var avgjørende for valg av løsning.
- Det anbefalte forslaget er på høring fra april til juni i år. Valg av løsning forventes til høsten.

Flinke med kostnader

Kostnadseffektivt: *UIC-undersøkelsen viser at byggingen av jernbanebrua i Hølen og dobbeltsporstrekningen mellom Ski og Sandbukta var et svært kostnadseffektivt prosjekt.* *(Foto: Olav Nordli)*

Jernbaneverket hevder seg bra i en omfattende internasjonal undersøkelse om kostnader til drift og vedlikehold og større utbyggingsprosjekter. Undersøkelsen maner samtidig til ettertanke om blant annet utnyttelsen av banenettet.

OLAV NORDLI

Undersøkelsen, som er utført på oppdrag fra den internasjonale jernbaneunionen UIC, omfatter 12 europeiske land, samt fire jernbaneselskaper i Det fjerne østen og fem i USA. Det omfattende arbeidet som ligger til grunn, har pågått siden 1996.

Litt over gjennomsnittet

For drift og vedlikehold presenterer undersøkelsen en totalkostnad per kilometer hovedspor som er avstemt i forhold til det enkelte lands kjøpekraftnivå og jernbanenettets utstrekning og beskaffenhet.

Her plasserer Jernbaneverket seg i øvre halvdel blant landene som er undersøkt.

- Det ingen tvil om at vi har et potensiale for kostnadsreduksjoner i de fleste ledd. Undersøkelsen gir ikke et fasitsvar på hvordan vi kan effektivisere oss, men den gir oss mange data og gode pekepinner om hva som er kostnadsdrivende faktorer. Materialet vil bli brukt som en støtte i arbeidet med å evaluere og optimalisere virksomheten i årene framover, sier direktør Ivar Hagland i avdelingen for baneforvaltning ved Hovedkontoret i Jernbaneverket.

Dårligst

Hvis man i steden for å fordele drifts- og vedlikeholdskostnadene per kilometer hovedspor, gjør en fordeling i forhold til utnyttelsesgraden av sporet (antall passasjer- og tonnkilometer), kommer Norge dårligst ut av alle landene i undersøkelsen.

- I denne sammenhengen er Norge et lilleputtland sammenlignet med de andre landene Vårt nett trafikkeres av få tog og av små tog. UIC opererer med seks forskjellige klasser i forhold til utnyttelsesgrad De mest trafikkerte banestrekningene i Norge, Drammenbanen og Ofotbanen, når bare opp i klasse tre, forteller Hagland.

- Det er ikke å forvente at jernbanenettet i Norge skal ha samme utnyttelsesgrad som de store godsbanene i USA eller de store passasjerselskapene i Japan og Korea. Men sammenligningen i undersøkelsen er en tankevekker som peker på at samfunnet kan ha mye å tjene dersom det legges til rette for en større trafikk på mange banestrekninger, påpeker Hagland.

Konkurranseutsetting

- Undersøkelsen har også sett på konkurranseutsetting av drifts- og vedlikeholdsoppgaver. Resultatene tyder på at full konkurranseutsetting av samtlige oppgaver ikke er det som gir maksimal effektivitet, men at det finnes et balansepunkt, en optimal andel konkurranseutsetting, som gir størst kostnadseffektivitet, opplyser Hagland videre.

Når det gjelder sammenligningen av større utbyggingsprosjekter, ligger Jernbaneverket generelt omtrent midt i laget kostnadsmessig, til tross for at

Norge har det laveste investeringsnivået blant landene i undersøkelsen.

Undersøkelsen benytter en beregningsmodell hvor man kalkulerer «god gjennomføring» for hvert enkelt prosjekt, slik at prosjektene kan «sammenlignes med seg selv». Jernbaneverkets prosjekter samsvarer stort sett bra med «god gjennomføring».

Unntakene er Ski-Sandbukta, som var et særlig kostnadseffektivt prosjekt, og Såstad-Haug, som framstår forholdsvis dyrt. Blant årsakene til dette er at byggetiden ble forlenget på grunn av lavere bevilgningstakt.

Billige bruer

Kostnader for bygging enkeltobjekter, samt for de ulike fagene, inngår også i undersøkelsen. Dette gir nyttig informasjon om hva som er kostnadsdrivende faktorer ved utbyggingsprosjektene.

- Sammenlignet med de andre landene er vi svært billige på overbygning, blant annet fordi vi har billig ballast. Vi er også veldig bra på bygging av bruer. Når det gjelder tunneler hevder oss også godt, men vi kan ha ting å hente sett i forhold til ledende tunnelland som Sveits og Japan, opplyser Hagland.

Derimot er det betydelig dyrere å bygge nye kontaktledningsanlegg (KL) i Norge enn i land som for eksempel Sverige. Årsaken til dette kan være at våre nye KL-anlegg bygges over mye kortere strekninger enn i utlandet, slik at vi ikke oppnår stordriftsfordeler. Dessuten er konkurransen på dette markedet er forholdsvis liten i Norge, sier Hagland.

Neste fase

- Det er nedlagt et stort arbeid i denne undersøkelsen, og samarbeidet fortsetter nå ved at man går et skritt videre og ikke bare ser på kroner og øre, men også tar for seg punktlighet og kvalitet.

- Stikkord her er for eksempel bevisst-het på tekniske løsninger sett i forhold til det å kunne unngå planlagte og ikke planlagte driftsavbrudd. Dermed blir prosessen med effektivisering mer enn bare fokusering på ren kostnadseffektivitet, avslutter direktør Ivar Hagland.

Parkgata i Hamar på private hender

NSB Eiendom har solgt Parkgata 12 og 14 på Hamar. Bygningene der administrasjonen til Hamar distrikt har holdt til siden 1924, er dermed på private hender.

SVEIN GRAADAL

Staselig: *Jernbanens administrasjonsbygg på Hamar gjennom 77 år er en staselig bygning.* *(Foto: Svein Graadal)*

Eiendommen består av hjørnegårdene ut mot Parkgata pluss to bygninger i bakgården. Alt er nå overtatt av Akershus Eiendomsutvikling.

De store byene

- Hvorfor salg fremfor eiendomsutvikling?

- Vi har valgt å bruke ressursene våre på eiendomsutvikling i de store byene. Da faller Hamar utenfor, sier regionsjef Lars Grøstad i NSB Eiendom.

Parkgata 12 og 14 har en spennende historie. Eiendommen ble tatt i bruk av Peder Norseng i 1896 som vognverksted. Norseng var en av landets fremste vognmakere i hestens gullalder rundt århundreskiftet.

Frem til NSB kjøpte «Parkgata» i 1924, huset den flere ulike virksomheter. Vangs Sparebank holdt til på hjørnet mot Jernbaneplassen før banken bygde selv vis-a-vis. I andre etasje holdt Jernbanehotellet til. St. Hallvard losje leide 3. etasje.

Store skrekk

Fra 1924 huset Parkgata 12 og 14 administrasjonen til Hamar distrikt. Alle avdelinger under distriktssjefen holdt til her, Sykekassen også.

- Da NSB tok Parkgata i bruk, var det vedfyring, kan Rolf Emilsen fortelle. Han er avdelingsingeniør i Jernbaneverket og har fortsatt kontor der.

- Min far var av dem som hadde jobben med å kappe og bære ved, fyre og tømme aske. Uansett om det var sprengkaldt, og det var det ofte på Hedemarken i gamle dager, skulle det være 20 grader på alle kontorer klokka åtte om morgenen.

- Tre-fire aspiranter måtte bistå vaktmesteren i den jobben. Det var trafikkaspirantenes store skrekk å komme til Hamar og bli tatt ut av tur for å bære ved og aske. Det var å gå trapper både sent og tidlig, ingen snakket om overtidsbetaling. Sentralfyren kom først i 1950, sier Emilsen.

Lyttet på London

Telegrafmesteren holdt til i 1. etasje. Under krigen satt en tysker og fulgte med der. Jernbanens folk bygde om et instrument for måling av motstand i telefonlinjene til krystallapparat. Da tyskeren var og spiste, benyttet de anledningen til å lytte på London. Radioen er tatt vare på og skal til Jernbanemuseet.

Gjennom årenes løp er det samlet uhorvelig mengder papirer. Under opprydningen i forbindelse med salget var både Jernbanemuseet og Statsarkivet med for å ta vare på verdifulle dokumenter og gjenstander.

Sikrer ustabil nasjonalskatt

Flåmsbanen er i ferd med å gli ut på flere steder. Første del av et omfattende sikringsarbeid for å gjøre togreisen gjennom Flåmsdalen tryggest mulig er i gang.

SVEIN ERIK BAKKEN

Nasjonalskatten Flåmsbanen går ikke bare gjennom vakker og eksotisk natur. Den går også gjennom farlig og høyst ustabilt terreng.

Luftig: *Jarle Jordalen fra Spilde Entreprenør AS har en luftig arbeidsplass der han henger i tau i arbeidet med å sikre vei og bane i Flåmsdalen. (Foto: Rune Sævig, Bergens Tidende)*

Samtidig med at arbeidet med å sikre bane og vei er startet opp arbeides det med å skaffe økt kunnskap om hvordan terrenget lever i den vakre dalen med det skrøpelige, råtne fjellet og vassfulle løsmassene.

Råttent fjell

Det ene problemet for Flåmsbanen og Bergensbanen mellom Hallingskeid og Myrdal er fyllitt eller råtafjell som er det mer folkelige navnet på bergarten. Fjell av dette slaget er så råttent at du kan plukke det fra hverandre med bare nevene.

Det andre problemet er at jordsmonnet i dalsidene mange steder har et ekstremt høyt vanntrykk. Dette fører til at løsmassene glir nedover fjellet i en evig prosess, og at murer og fyllinger til vei og bane sakte, men sikkert glir ut og i verste fall raser sammen.

Omfattende

Et prosjekt i regi av Norges forskningsråd, Statens naturskadefond, Aurland kommune, Norges Geotekniske Institutt og Norges geologiske undersøkelser har avslørt store utglidninger flere steder i Flåmsdalen. Resultatene av studiene så langt er sammenfallende med historiske kunnskaper om området.

- Etter hvert har vi erkjent at problemene i Flåmsdalen er store og omfattende, sier prosjektkoordinator Bjørn Sture Rosenvold i Aurland kommune til Bergens Tidende.

Ikke råd

- Dette er krefter som aldri kan temmes helt, men vi må gjøre hva vi kan innenfor akseptable kostnader. Tiltakene vi er i gang med nå, dreier seg i hovedsak om drenering av vann og sikring av fjell, opplyser han.

Blant annet sikres murene som støtter

opp under selve jernbanetraseen, ved hjelp av ti meter lange bolter av spesialstål.

- Vi har ikke råd til at skred går på Flåmsbanen, i alle fall ikke dersom vi kan skaffe oss kunnskap til å unngå det, sier Rosenvold.

Åtte millioner

Regiondirektør Truls Erik Hegrenæs i Jernbaneverket Region Vest opplyser at de bidrar med 150.000 kroner til tiltak på de mest utsatte stedene i Flåmsdalen.

- Vi har etter beste evne klart å få penger til rassikring på Bergensbanen mellom Hallingskeid og Myrdal. Vi er

Glir ut: *Mens toget dundrer forbi, bores ti meter lange bolter av spesialstål inn i fjellet for å hindre at muren som støtter opp under banelegemet, glir ut.* *(Foto: Rune Sævig, Bergens Tidende)*

derfor svært glade for at vi også kan være med å bidra nedover i Flåmsdalen.

- Er de 150.000 kronene bare første bit av et større arbeid?

- Vi holder hele tiden oppsyn med hva som skjer i dette området, og vil hele tiden vurdere hva slags tiltak en skal gå inn med. I Nasjonal transportplan er det satt av åtte millioner til rassikring i Flåmsdalen. Så arbeider vi er i gang med i vår, er bare begynnelsen på et større prosjekt, sier Hegrenæs.

Trygt

- Er det trygt å sende rundt 350.000 turister i året opp og ned med Flåmsbanen?

- All transport er forbundet med en viss risiko, men jeg er ikke betenkt på å kjøre der. Vi vurderer hele tiden risikoen og vil straks gripe inn om den blir for høy. En ny omfattende risikoanalyse for Flåmsbanen skal være ferdig til sommeren. Viser den at vi på enkelte steder er på rødt, må vi følge opp med tiltak for at risikonivået skal være akseptabelt.

- Vil disse arbeidene forstyrre bruken av Flåmsbanen og dermed turistene?

- Nei, vi skal ikke forstyrre trafikken i sommer. Våre aktiviteter blir gjennomført svært tidlig og seint på året. Arbeidet vil heller ikke foregå i helgene. Vi gjør derfor vårt beste for at arbeidet med sikkerheten skal forstyrre bruken av Flåmsbanen minst mulig, sier regiondirektør Truls Erik Hegrenæs.

Porsgrunn ut av bakevjen

Arbeidet med fellesterminal for tog, buss og drosje i Porsgrunn er kommet ut av bakevjen. En gruppe arkitekter ble engasjert av kommunen i begynnelsen av mars for å planlegge terminalen og bebyggelsen rundt den. Hvis alt går slik man håper, er en reguleringsplan for området vedtatt innen året er omme.

ANDERS HAAKONSEN

I 1997 inviterte Porsgrunn kommune arkitekter og konsulenter til parallelloppdrag om reguleringen av området rundt Kammerherreløkka. Buss- og jernbanestasjonen ligger i dette området, som er dårlig utnyttet til tross for sentral beliggenhet. Resultatet av oppdraget ble offentliggjort i februar 1998 og presentert i nummer to av Kjøreveien samme år.

Venter ikke på Vegvesenet

Etter det skjedde det lite. Kommunen ventet på at en avgjørelse om hva som skal skje med riksveg 36, som går gjennom det aktuelle området, men Vegvesenet ga ikke saken høy prioritet. Til slutt tok kommunen og NSB Eiendom Sør saken i egne hender. I oktober i fjor arrangerte de en idédugnad hvor mange berørte parter var med.

Dugnaden resulterte i to forslag til hvordan området skulle reguleres. 11 arkitektfirmaer ble invitert til å arbeide videre med reguleringsplanen. Av disse ble til slutt Arkitektskap, Civitas og Børve & Borchsenius valgt ut, sistnevnte med Feste A/S som underkonsulent.

I det videre arbeidet skal arkitektene få innspill fra de involverte, blant andre Jernbaneverket og NSB Eiendom. Parallelt med dette arbeider kommunen for å få investorer til å satse i området rundt den planlagte fellesterminalen.

Fri for arkitektonisk verdi

Forholdene ligger godt til rette for en knutepunktstasjon i Porsgrunn. Det er plass nok til bussoppstilling ved siden av jernbanestasjonen, og terminalbygningene for buss og tog er nedslitte og upraktiske og helt fri for arkitektonisk verdi. De står derfor ikke veien for etablering av en funksjonell fellesløsning.

Til gjengjeld er nedgangen til undergangen under sporene, som ble åpnet i 1994, i høyeste grad bevaringsverdig. Dette er et påkostet anlegg som ser ut som en liten park. Nedgangen blir foreslått overbygget med glasstak slik at man får stabilt klima og mulighet til å etablere eviggrønne planter.

Integrert fellesterminal

En av årsakene til at spaden ikke er stukket i jorden for lenge siden, er trolig at avstanden mellom buss- og togstasjonen i Porsgrunn er kort. Dermed har ikke behovet for å samle kollektivtrafikken i en effektiv fellesterminal vært tydelig nok. En annen årsak er de ubenyttede arealene rundt stasjonen. Her er det god plass til mange nye boliger og næringsbygg, og Porsgrunn kommune vil ha en helhetlig løsning for bruken av disse arealene når fellesterminalen blir regulert.

Selv om det er kort vei mellom tog og buss i dag, er det langt nok hvis man har mye bagasje å dra på. Når den nye terminalen er etablert, blir avstanden redusert til noen får meter. I følge forslaget skal det bygges en integrert fellesterminal. Gata som går parallelt med jernbanen, blir en ren kollektivgate med arealer for tilbringertjeneste og parkering i hver ende.

Spor 3 ligger

Når det gjelder spor 3 har det lenge vært usikkerhet, men den ser nå ut til å være ryddet av veien. Spor 3 er et passeringsspor som ikke ligger mot plattform. Konklusjonen på idédugnaden var at det bør legges utenom det sentrale byområdet, men i det siste forslaget er det forutsatt at det blir liggende der det ligger i dag.

Gunnar Nøding, som er sjef for NSB Eiendom Sør, ser store muligheter i Porsgrunn.

- Samarbeidet mellom NSB og kommunen er godt, og planene for området er veldig positive for NSB. I dag blir byen delt av banen. Når området blir bygd ut, vil stasjonen knytte byen sammen. Det blir arbeidsplasser, forretninger og boliger i kort avstand fra stasjonen. Det er det som skaper grunnlag for kollektivtrafikk, sier Nøding.

Foreløpig: *Dette er en foreløpig skisse over fellesterminalen og området omkring. Det kan bli forandringer når forslaget til reguleringsplan legges ut for offentligheten etter sommeren. (Tegning: Jørn Skaare, Arkitektskap)*

Kammerherreløkka - regulering
AKSO
Skisse bebyggelse, terminal alt. A

Arkitektskap 7.5.01 JS

Sikrere avgang

Statens Jernbanetilsyn har nå godkjent Jernbaneverkets forslag til sikrere avgang fra stasjoner. Jernbaneverket har gjennomgått alle forhold knyttet til togs avgang fra stasjoner for å sikre seg mot at enkeltfeil kan føre til ulykker.

NJÅL SVINGHEIM

Dette skal blant annet skje ved å gjennomføre enkelte endringer i bestemmelsene om trafikksikkerhet. Dessuten blir det bygd et forenklet automatisk togstopp-system (ATC) på strekninger som i dag ikke har ATC-utrustning.

- Inntil dette er på plass skal ombordansvarlig konduktør forsikre seg om at det foreligger kjøretillatelse før avgangssignal gis. Ut over dette blir det ingen endringer i dagens avgangsprosedyre, forteller Thor Haug ved Trafikkavdelingen i Jernbaneverket. Det er fortsatt lokomotivføreren som er ansvarlig for togets framføring.

Gi signal: Trafikkstyrer Jan Borud på Askim stasjon skal fortsatt gi signalet «kjøretillatelse» til lokomotivføreren. Som en midlertidig ordning skal signalet også gis til ombordansvarlig konduktør.

Ny teknisk barriere

Jernbaneverket vil snarest mulig etablere en ny teknisk barriere gjennom et forenklet system for automatisk togstopp, ATC, på strekninger som ikke har slik utrustning i dag. I tillegg vil en del nye rutiner bli tatt inn i bestemmelsene om trafikksikkerhet, blant annet. i forbindelse med oppstått kryssing, ordreoverlevering, forbikjøring og kryssing med tog uten rute.

NSB BA og Jernbaneverket er enige i denne anbefalingen, som også understøttes av de risikoanalyser som er gjennomført.

Jernbaneverket regner med at de nye tekniske barrierene, med forbehold om endelige leveringsfrister, kan være installert ved kommende årsskifte.

Bedre enn før

- Det er altså fram til de nye tekniske barrierene er etablert, at det blir innført en midlertidig endring i avgangsprosedyren ved at konduktøren forvisser seg om at kjøretillatelsen foreligger før avgang, sier Thor Haug. NSB BA vil kunne innføre disse rutinene i begynnelsen av juni.

Statens Jernbanetilsyn skriver i sitt godkjenningsbrev at Jernbaneverkets dokumentasjon viser at endringene bedrer sikkerheten, både i forhold til dagens situasjon, og i forhold til den gamle avgangsprosedyren som gjaldt før 1/9 1997.

Jernbaneverket skal innen 1.juli i år oversende en plan for rask utbygging av «forenklet ATC» på strekninger uten fjernstyring til Tilsynet.

Skikkelig arbeid

- Endringene i avgangsprosedyren er et eksempel på hva vi kan få til når jernbanefaglig kompetanse kombineres med moderne sikkerhets- og risikoanalyse. Jeg vil gi min fulle anerkjennelse til de som har utført dette arbeidet, sier jernbanedirektør Steinar Killi i en kommentar.

- Det har vært et stort ytre press for å få til endringer i avgangsprosedyren som kunne bli godkjent og dermed avløse en tilstand uten en formelt godkjent avgangsprosedyre. Arbeidet med dette har tatt tid, men nå er det også gjort et skikkelig arbeid, sier Killi.

Endringene

Endringene i dagens avgangsprosedyre er disse:

- *På fjernstyrte strekninger* hvor persontog har stoppet for av- og påstigning, skal ombordansvarlig konduktør forsikre seg om at utkjørhovedsignal viser kjørsignal for toget og at signal «kjøretillatelse» er gitt fra lokomotivføreren før avgangssignal gis.
- Dersom lokføreren mottar kjøreordre om kjøring forbi utkjørsignal som ikke viser «kjør», skal ombordansvarlig alltid underrettes om dette før signal «avgang» blir gitt.
- *På strekning uten linjeblokk/strekning med linjeblokk* skal også ombordansvarlig konduktør forsikre seg om at utkjørhovedsignal viser kjørsignal for toget og at signal «kjøretillatelse» er gitt fra lokomotivføreren før avgangssignal gis.
- Dersom lokføreren mottar kjøreordre om kjøring forbi utkjørsignal som ikke viser «kjør» skal ombordansvarlig underrettes om dette av togekspeditøren. På «K-stasjoner» skal togekspeditøren gi signal «kjøretillatelse» både til lokomotivføreren og til ombordansvarlig.
- Det kan ikke lenger utveksles ankomst- og avgangsmeldinger før tog har kommet inn på stasjonen.

Videre innføres det egne prosedyrer for hvordan kommunikasjonen skal foregå mellom togekspeditør og stillverksbetjening.

- Det innføres, som nevnt, også endrede rutiner for togekspeditørenes håndtering av «kryssing med tog uten rute», og forbikjøring av tog uten rute.
- Dersom det på grunn av forsinkelse oppstår kryssing, på strekninger uten linjeblokk, skal togleder sende kryssingsordre til det kryssende toget.

Bedre oversikt over arbeider

En arbeidsgruppe i Region Øst med representanter fra banesjefene, togledelsen og rutekontoret skal utarbeide et system som skal gi bedre oversikt over arbeider i sporet. Hensikten er å få et verktøy som gir større forutsigbarhet både på kort og lang sikt.

ELLEN SVENDSVOLL

Leder av Trafikkstyringssentralen, Bjørn Johannessen, tok initiativ til å sette ned arbeidsgruppen etter en helg med stor aktivitet på Dovrebanen. Det ble utført enormt mye arbeid i løpet av helgen, og konsekvensene for togstyringen ble større enn forutsett.

- Konsekvensen kunne blitt at det senere ikke ville blitt gitt tillatelse til en så stor mengde arbeid på én helg, men jeg så at vi kunne løst dette bedre ved grundigere planlegging, forteller Johannessen, - Med tanke på alt arbeidet som skal gjøres de nærmeste årene i krengetogprosjektene på Østfold- og Kongsvingerbanen, samt den nye dobbeltsporutbyggingen i Oslo-området, tok jeg initiativ til å sette ned arbeidsgruppen.

Lengre planer

- Togtrafikken i østlandsområdet er tett, og muligheten for ekstra sportilgang er begrenset. Vi ser at vi har et forbedringsområde i å legge lengre planer, sier Johannessen.

- Alle får bedre forutsigbarhet ved at så mye som mulig av arbeidet som skal gjøres, legges inn i den ordinære ruteplanprosessen. Første oppgave for arbeidsgruppen er derfor å bidra til at vi får så mye som mulig med i ruteplanen. Vi har sett på hvilke roller de ulike partene har i denne prosessen, sier han.

Korttidsavtaler

Ruteplanen gjelder for et halvt år av gangen, og det sier seg selv at det er umulig å få med alle detaljer her. Det er likevel mulig å få bedre forutsigbarhet også for arbeider som planlegges på kortere sikt.

- Korttidsavtaler ble første gang brukt under utbyggingen av Gardermoen, forteller Johannessen. – De gjelder for åtte uker av gangen med de første ukene som avtalt og fastlagt og de siste ukene som prognose.

For uke 7 og 8 settes det opp en prognose over de arbeidene som skal utføres. Uke 5 og 6 er fastlagt og avtalt mot trafikkutøver og mot eksterne. Uke 3 og 4 er fastlagt med nødvendig detaljering, kontrakter, avtaler og samhandlingsmønstre. Her er siste frist for justeringer. Uke 1 og 2 er definitive. Her utstedes nødvendige ordre og sirkulærer.

Frist for entreprenører og trafikkutøvere

- Denne måten å jobbe på gjør det lettere å planlegge både for banesjefene, rutekontoret og togledelsen, sier Johannessen.

- Den forutsetter at banesjefene setter frister til sine entreprenører for innmelding av arbeider. Arbeidsgruppen har kommet frem til at sportilgangskoordinatorene hos banesjefene og en representant fra rutekontoret skal holde sportilgangsmøter hver uke med berørte entreprenører og ansvarlige i forvaltningen. Entreprenørene må på forhånd melde inn når og hvor de ønsker å utføre arbeider.

- Rutekoordinatoren ser arbeidene opp mot hverandre, sjekker at de ikke kolliderer og melder dem inn til rutekontoret. Det er i tillegg laget et dokument som definerer begrensninger i tildeling av sportilgang og kjøring av ekstratog. Trafikkinspektørene får en viktig rolle i kvalitetssikringen fra planlegging til utført sportilgang ved større arbeider som berører toggangen, mener han.

Avvik

Arbeidsgruppen skal også lage et system for rapportering av avvik. Når ting ikke går som planlagt, er det viktig å få klarlagt årsaken, slik at man eventuelt kan treffe tiltak for å hindre at noe lignende skjer igjen.

Strengere frister: Banesjefene i Region Øst vil gi entreprenørene strengere frister for innmelding av arbeider, slik at vi får bedre forutsigbarhet ved arbeider i sporet. *(Foto: Rune Fossum).*

debatt

Sikkerhet er *ikke* noe man har

Forrige utgave av Kjøreveien bragte et leserinnlegg fra Arnljot Bergsås som ikke kan få stå uimotsagt. I innlegget var det flere gode tanker og idéer, men også enkelte graverende feil og ufine bemerkninger.

Bergsås er bekymret over utviklingen med stadig mer mediaomtale og stadig flere uhell/ulykker innenfor jernbanen. Dette er en bekymring også Jernbaneverkets ledelse deler. Det siste året har vi hatt en rekke tilsynelatende helt uavhengige, uønskede hendelser.

Men er de egentlig så uavhengige? Har det noe med kulturen i jernbanesektoren å gjøre? Vi mener at det er viktig og riktig å angripe utfordringene systematisk og se på helhet og samspill innenfor jernbanesektoren for å finne forklaringer på det vi nå opplever.

Ufint

Direkte ufin er Bergsås når han beskriver granskingene etter Åstaulykken. Verken Jernbaneverkets uhellskommisjon eller NSBs ulykkesgruppe er ute etter å fordele skyld eller å renvaske egen etat.

Uhellsskommisjonenes mandat er å lete etter forbedringstiltak innen de respektive ansvarsområder for å kunne unngå at lignende ulykker skjer igjen. Dersom Bergsås hadde lest den foreløpige rapporten fra Jernbaneverkets uhellskommisjon fra 9.1.00, ville han ha skjønt dette.

Nektet

Om Vestfoldbanen har Bergsås fått det for seg at Statens jernbanetilsyn nekter å godkjenne signalanlegget. Hvor har han det fra? Ingen har til nå fremmet noen søknad for Jernbanetilsynet om dette. Så snart leverandøren kan levere et fungerende produkt med tilhørende dokumentasjon, vil Jernbaneverket kunne søke tilsynet om å få godkjent endringen på Vestfoldbanen.

Per dato ser det som leverandøren vil kunne klare å levere dette sommeren 2001. Først da vil Tilsynet inviteres til å ta stilling til godkjenningsspørsmålet.

Slått uheldig ut

Bergsås konstaterer omvendt proposjonalitet mellom effektivitet og sikkerhet. Fullt så kategorisk finner ikke jeg å kunne være, selv om vi nok ser at enkelte effektiviseringstiltak gjennom 90-tallet nok har slått uheldig ut for sikkerheten.

Med den igangværende introduksjonen av nye prinsipper for sikkerhetsledelse i Jernbaneverket vil vi de kommende årene kunne ha et godt grunnlag for å unngå at effektiviserende tiltak skal ha negativ effekt for sikkerhetsnivået.

God ide

Bergsås karakteriserer salget av jernbaneskolen som en tragedie. Jeg kan berolige ham med at det kun var bygningen som ble solgt. Jernbaneskolens virksomhet fortsetter som tidligere i nye lokaler nærmere Oslo S.

Forslaget om «regler for den praktiske utdannelse av yngre ingeniører ved Jernbaneverket» synes jeg er svært godt. Dette vil vi følge opp sentralt.

En utfordring i vår tid er at yngre ingeniører i dag som regel ikke finner seg til rette resten av livet i den første stillingen de får, slik de gjorde det på 60-tallet (da Bergsås begynte i NSB). I våre dager har mange ønske om å lære mer og komme videre i sine karrierer, og en stilling i jernbanevirksomhet vil kun være et skritt i en mer allsidig yrkeserfaring.

Feil

Bergsås konstaterer at «sikkerhet er noe man har». Det er positivt feil; sikkerhet er noe alle kontinuerlig må arbeide aktivt for å oppnå. Sikkerhet må gjenskapes hver dag.

Erkjennelsen av dette er den største utfordringen som Jernbaneverket står foran i tiden fremover. En slik omstillingsprosess tar tid og krever modning i alle ledd i organisasjonen.

Av Ove Skovdahl, Sikkerhetsdirektør

Hvem kan hjelpe oss?

Vi har mye i våre samlinger, men enkelte ting mangler. Kan noen av Kjøreveiens lesere kan hjelpe oss med:

1 vanlig trehjuls motordresin

1 visitasjonshammer

Filmen om NSBs elektriske lokomotiver. Vi er også interessert i andre NSB-filmer som måtte finnes her og der.

Ta kontakt med Thor Bjerke på telefon 73264 (ev. 62 51 32 64) om du har tips å gi oss.

Etterlyser fotballspillere

Norsk Jernbane IdrettsForbund, NJIF, skal delta i Nordisk Mesterskap i fotball i Finland den 24-26.aug. i år. Videre skal vi delta i USIC (europamesterskap) i innendørsfotball i Belgia i sept. i år.

Dersom Norge vinner det nordiske mesterskapet, er vi kvalifisert til USIC utendørs i Bulgaria i 2003.

I internasjonale mesterskap er det mulighet til å delta med aktive fotballspillere, i tillegg til bedriftsspillere.

Fotballutvalget er derfor svært interessert i å få kjennskap til fotballspillere som kan være aktuelle for disse mesterskapene. Vi gjør spesielt oppmerksomme på at samboere, ektefeller eller barn til ansatte i jernbanen har full anledning til å delta.

Ta kontakt med Tore Løvland, på tlf. 77 651 evt. mobil 916 77 651
Intern adresse: Rutekontoret Kristiansand.
e-mail: tore.lovland@jbv.no

JM i bordtennis

Det 41. JernbaneMesterskapet i Bordtennis ble avholdt den 3. og 4. mars i Skedsmohallen på Lillestrøm.

JIL Lillestrøm feirer 75-års jubileum i 2001 og hadde i den anledning påtatt seg to arrangementer, hvorav bordtennis var det ene. Det ble et svært vellykket mesterskap med mye bra og underholdende spill.

På årets ting ble det fattet vedtak om noen klassejusteringer, noe som ble godt mottatt. Endringene består i en ny singleklasse over 70 år (4 spillere deltok), sammenslåing av doubleklassene og utvidede muligheter til å komponere doublepar og lag.

Mesterskapet hadde også i år under 40 deltakere og ingen debutanter. Dog gjorde Ståle Mikkelsen (JIL Drammen) og Nils Bratli (HIL-NSB) comeback med stil.

Resultater:

Klasse single u/40:
1. Knut Stene, Stavanger (NJIF's pokal)
2. Nils E. Bratli, HIL/NSB
3. Ståle Mikkelsen, Drammen
   Kurt A. Korsbøen, HIL/NSB

Klasse single 40-49:
1. Terje Ekrann, HIL/NSB
2. Jon Willy Særvold, HIL/NSB
3. Leif Olafsen, Lillestrøm
   Ditlef Roar Tveter, Lillestrøm

Klasse single 50-69
(klasse 60-69 ble avlyst):
1. Harald Skifterud, Oslo S
   (NJIF's pokal)
   Gunnar Bråthen, Oslo S
   Kjell Wang, Grorud

Klasse single 70+:
1. Hroar Sanderengen, Oslo S
2. Reidar Bjerke, HIL/NSB
3. Odd Lande, Oslo S
4. Leif Nøring, HIL/NSB

Klasse double:
1. Ståle Mikkelsen/Reidar Hæhre, Drammen (NJIF's pokal)
2. Knut Stene/Sveinung Kjellesvik, Stavanger
3. Tom Hagengen/Ditlef R. Tveter, Lillestrøm
   Terje Ekrann/John W. Særvold,HIL/NSB

Klasse Lag:
1. HIL/NSB 1 (Terje Ekrann/John W. Særvold/Nils E. Bratli) (NJIF's pokal)
2. Lillestrøm 1 (Leif Olafsen/Ditlef R. Tveter/Tom Hagengen)

Vandrepokal beste 3-mannslag uansett klasse:
HIL/NSB

Vandrepokal beste 3-mannslag:
HIL/NSB

Jernbanemester: Terje Ekrann, HIL/NSB ble Jernbanemester i bordtennis singel og var med på laget som vant NJIF`s pokal i et vellykket mesterskap på Lillestrøm.
(Foto: Morten Westin)

Vellykket skiweekend på Budor

Hele 52 deltagere med smått og stort hadde funnet veien til Budor da JIL Hamar inviterte til skiweekend med innlagt Jernbanemesterskap i langrenn første helgen i mars.

Lørdag før lunch var avsatt til den «alvorlige» delen av arrangementet, nemlig årets Jernbanemesterskap. Konkurransen var lagt i en fin løypetrasé i ei rundløype som ble gått fire runder av herrene og to runder av damene. For de som ikke ønsket å kjempe mot klokka og om medaljer, var det valgfritt hvor mange runder som skulle tilbakelegges.

Etter en fin dag i langrennsløypa var det felles lunch på fjellstua, og ettermiddagen sto til fri disposisjon. Noen valgte akebakken, andre alpinbakken, mens andre tok seg en ny skitur i det flotte vinterværet. På kvelden var det tid for en koselig middag etterfulgt av premieutdeling.

Etter middagen inviterte medlemmene fra NSB-Klubben oss til sosialt samvær i peisestua, her ble det vist video fra dagens aktiviteter. Sin vane tro holdt de også sin egen premieutdeling, og her var det langt andre ting en minutter og sekunder som ble vektlagt. Dette har blitt et fast og alltid like populært innslag på våre skimesterskap.

Resultater fra jernbanemesterskapet:

Damer, 7,5 km.
Kl. 30-34 år:
1. Mona Andersen, JIL Hamar, 38.55.
Kl. 35-39 år:
1. Anne Grethe Løkken, JIL Trondheim 27.40. Jernbanemester.
Kl. 45-49 år:
1. Solvår Jensen, JIL Hamar, 32.13.
Kl. 55-59 år:
1. Ingun Reistad, HIL-NSB, 43.50.

Herrer, 15 km:
Kl. 30-34 år:
1. Per Erling Myhre, JIL Trondheim, 44.21 Jernbanemester, under 34 år.
2. Anstein Aarset, HIL-NSB, 47.41.
Kl. 40-44 år:
1. Arne Moholt, Rørosbanens BIL 42.57. Jernbanemester, 35-49 år.
2. Stein Grimstad, BRØ BIL, 46.48.
3. Leif Rekstad, JIL Trondheim, 47.13.
Kl. 45-49 år:
1. Even Løkken, JIL Trondheim, 48.42.
2. Helge Nybakken, HIL-NSB, 64.37.
Kl. 50-54 år:
1. Ragnar Jensen, JIL Hamar, 50.32. Jernbanemester, 50-59 år.
2. Arne Løvbak, JIL Hamar, 53,46.
Kl. 60-64 år:
1. Odd Skaret, JIL Oslo S , 53,35.
2. Nils Kattem, Marienborg BIL, 57,17
Kl. 65-69 år
1. Odd Halset, JIL Steinkjer, 52.36 Jernbanemester, over 60 år.
2. Rolf Hansen, JIL Kongsvinger, 60.13
3. Reidar Otto Karlsen , JBIL Tønsberg 66.39

NJIFs pokal ble tildelt Anne Grethe Løkken og Arne Moholt.
Beste 3-manns lag: JIL Trondheim v/Per Erling Myhre, Leif Rekstad og Even Løkken.

Små-nytt

DSB sparket 700

Danmarks Statsbaner (DSB) har i det stille latt en tredel av sine administrative medarbeidere gå fra jobben. Oppsigelser og omstilling har skjedd uten protest.

Bemanningsreduksjonen gir årlige besparelser på 650 millioner norske kroner, og er et av de største effektiviseringstiltakene som er gjennomført i dansk næringsliv noensinne, skriver Jyllands-Posten.

Sparepakken gjør DSB bedre rustet til å møte konkurransen fra andre jernbaneselskaper når det danske jernbanenettet åpnes for konkurranse i 2003.

Kunststykke

DSB-sjef Henrik Hassenkam brukte seks måneder på å forberede sine medarbeidere på det som var i gjære. Det gjorde at han greide å kutte bemanningen uten at det skapte uro blant det ansatte.

- Også medarbeiderne har erkjent at det er nødvendig for DSB å drive mer effektivt dersom vi skal overleve i konkurransen, sier han. De DSB-ansatte fikk selv anledning til å foreslå hvor de mente kuttene burde komme. Medarbeidernes velvilje skyldes også at sparepakken ble gjennomført etter initiativ fra DSB, og ikke etter pålegg fra samferdselsdepartementet.

250 ansatte blir avskjediget fra DSB, mens resten blir omplassert internt i bedriften eller forsvinner via naturlig avgang.

Erkjent: - Våre medarbeiderne har erkjent at det er nødvendig å drive mer effektivt dersom vi skal overleve i konkurransen, sier DSB-sjef Henrik Hassenkam.

Feil om ATC

I artikkelen om forsinket ferdigstilling av fjernstyringen på Rørosbanen i Kjøreveien nr. 4 er det en feil i ingressen. Her står det at «Fjernstyring (ATC) på Rørosbanen kommer – om ikke så brått». Dette skulle stått at «Fjernstyring (CTC) på Rørosbanen kommer – om ikke så brått». Vi beklager feilen.

Red.

Statens Transporttilsyn, men uten sjø?

Statens transporttilsyn rykker nærmere, men ifølge Bergens Tidende (BT) er det uenighet i regjeringen om dette også skal omfatte sjøfart. BT refererer en frykt i Samferdselsdepartementet for at sikkerhet til sjøs vil bli helt dominerende i et slikt supertilsyn som avisen kaller det.

Med eller uten sjø kan bli avgjørende for direktør Sverre Qvale i Statens Jernbanetilsyn, for ifølge Aftenposten er Qvale blitt oppfordret til å søke embetet som sjøfatsdirektør etter Ivar A. Manum. Det skjer mye innen transportsikkerhet for tiden.

Spadetak og Sykekasse med felles bursdag

Den 8. august i år er det 150 år siden stattholder Severin Løvenskiold tok det første spadestikket på en løkke ved Oslo Ladegård på det som skulle bli Norsk Hoved-Jernbane, Norges første jernbane. Den ble offisielt åpnet bare tre år senere, 1. september 1854.

Den samme dag som stattholderen svingte spaden, ble også jernbanens første sykekasse grunnlagt. Etter hvert som andre banestrekninger ble anlagt og togtrafikk satt i drift, fulgte andre sykekasser i jernbanens spor. De skulle komme til å bli pionerer i norsk sosialpolitikk.

Mens vi må vente til år 2004 til vi kan lese en ny utgave av de norske jernbaners historie, vil Alfred Hansens verk: «Helse og samhold i 150 år. Jernbanens sykekasser 1851-2001» foreligge i god tid før 150-årsdagen i år. Boken går i trykken i disse dager. Vi skal komme tilbake både til boken og begge begivenheters jubileum i senere utgaver av Kjøreveien.

Sigbjørn og Torbjørn på sporet

Fylkesmannen i Hedmark, Sigbjørn Johnsen; vil ifølge NTB ha dobbeltspor mellom Hamar og Eidsvoll. Han mener det kan bli kostbart for samfunnet om en slik satsing ikke kommer med i handlingsprogrammet for jernbanen nå.

Jernbane mellom Kirkenes og Nikel står i en helt annen stilling enn dobbeltspor på tjukkeste Østlandet. Det var ikke utenriksminister Torbjørn Jagland som målbar det gamle ønsket om nye jernbaner på Nordkalotten da han besøkte et arrangement i regi av Barentssamarbeidet nylig.

Det var derimot den regionale NHO-leder, Erling Fløtten, som hadde visjoner om å komme inn på det russiske jernbanenettet, og som så for seg destinasjoner som Istanbul og andre steder i Asia i forlengelsen av dette.

Norge og Nordvest-Russland har hatt et formalisert samarbeid i ti år, men det er et beklagelig faktum at russernes ønskelister ikke i plagsom grad er forankret i egne, økonomiske innsatsmuligheter.

Dødsulykke i Vennesla

En 6 år gammel gutt fra Vennesla døde etter å ha blitt påkjørt av sydgående Signaturtog mandag 2. april.

SINDRE ÅNONSEN

Mediene har i ettertid fokusert på problematikken i tilknytting til gjerder i tett bebygde områder. Ulykken skjedde i nærheten av en undergang der skråningene opp til sporet har vært sikret med trådgjerde - en vanlig løsning mange steder.

Den lokale velforeningen hevder at Jernbaneverket ikke har fulgt opp henvendelser om å sikre ulykkesområdet bedre og har anmeldt Jernbaneverket til politiet.

Etter påsken ble muren og skråningene ved undergangen umiddelbart sikret med 150 centimeter høyt flettverksgjerde. Nå forteller banesjef Olaf Nordbø at hele strekningen fra Grovane til Kristiansand har vært gjenstand for en omfattende befaring for å kartlegge områder der gjerdene må utbedres eller erstattes av nye.

- Dette arbeidet tar vi svært alvorlig. Vi startet på Jærbanen der vi har drevet en systematisk fornyelse av gjerdene i flere år. Totalt har vi brukt 12-15 millioner kroner der borte de siste tre-fire årene, sier Nordbø.

Han regner med å bruke omkring 4-5 millioner kroner på gjerder bare i år.

Verken jernbane eller vei har generell gjerdeplikt. Derimot har JBV et ansvar for å se til at gjerder som er satt opp (av jernbanen) holdes ved like. Problemer med hærverk gjør likevel vedlikeholdsjobben vanskelig. Visitasjoner avdekker en del av dette, men Jernbaneverket er avhengig av tips fra folk som bor i nærheten av sporet for å rydde opp i problemene.

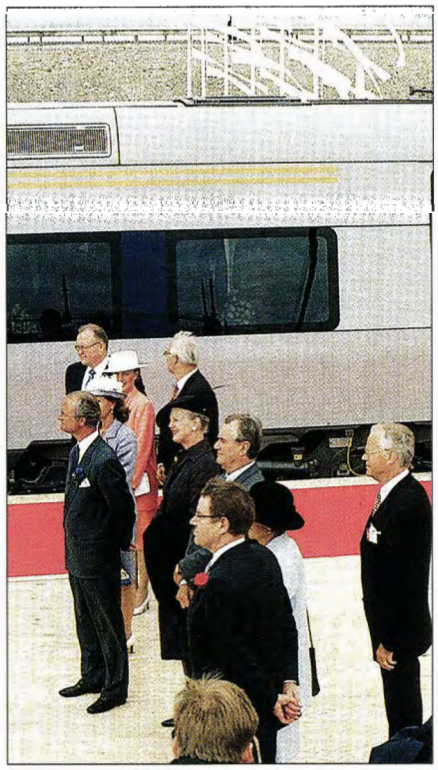
Jernbaneverket arrangerer også med jevne mellomrom skoleaksjoner for å sette fokus på ulovlig ferdsel i sporet. Dette arbeidet ønsker Region Sør å intensivere i tiden fremover.

Dårlig sikkerhet over Øresund?

Også i Danmark er det faglige diskusjoner om jernbanesikkerhet mellom tilsyn og forvaltning. Den danske tilsynssjefen, Fleming Lund, har nå ifølge avisen Politiken i en sterkt kritisk rapport stilt spørsmålstegn ved sikkerheten over Øresund. Den danske Banestyrelsen (Jernbaneverket) har ifølge meldingen fått frist til 15. mai med å komme med en total plan for ombygging av sikringsanlegget.

Rapporten og kravet kommer etter at danske lokførere har kommet med klager og advarsler til tilsynet. Lokførerne mener at den nybygde Øresundbanen sikkerhetsmessig er den dårligste i hele Danmark.

Farten er nå satt opp fra 130 til 180 kilometer i timen til tross for at det ble rapportert om åtte passeringer av rødt i signal i fjor. Fleming Lund understreker at passasjertogene har ATC og derfor stoppes automatisk i slike tilfeller. Det samme er imidlertid ikke tilfelle med skinnegående arbeidsmaskiner.



Farligst: *De danske lokførerne mener den nybygde Øresundbanen er sikkerhetsmessig den dårligste i Danmark.*

Sveitsiske tunneller sjekket

Etter katastrofebrannene i Mont-Blanc- og Tauerntunnellen er alle motorvegtunneller i Sveits blitt sikkerhetsmessig sjekket. I kjølvannet av dette prosjektet ble med vanlig sveitsisk grundighet også jernbanetunnellene satt på dagsordenen.

Resultatet av undersøkelsen som ble initiert av det føderale transportkontoret i Sveits, foreligger nå, og disse er presentert i aprilnummeret av Transportforum – organ for Transportbedriftenes Landsforening.

I alt ble 689 jernbanetunneller undersøkt med vekt på tilpasning til togmateriell, rømningsmuligheter, arbeidsforhold for redningsmannskaper og muligheter for informasjon til reisende i forbindelse med ulykker.

Tunnellene ble klassifisert i fire kategorier. 272 tunneller fikk A-stempel som fullt godkjent. Kategori B dekker 307 tunneller som også ble godkjent, men med et ønske om en generell sikkerhetsmessig oppgradering. Nærmere 85 prosent av tunnellene faller innen for disse to klassene.

De siste 15 prosent omfatter 110 tunneller fordelt på klassene C og D, og det er bare de 26 tunnellene i klasse D som fikk dommen «tiltak nødvendig». For klasse C – 84 tunneller – er tiltak undersøkt og nytte-/kostanalyser gjennomført.

Fjellandet Sveits har også mange lange jernbanetunneller; fem av dem er lengre enn Romeriksporten som er vår lengste. Simplontunnellen er tett oppunder 20 km lang, tett fulgt av Vereina, Furka, og St. Gottard som alle er mer enn 15 km lange. Det er hele 67 jernbaneselskaper som eier og/eller opererer trafikk gjennom jernbanetunneller.

Sikkerheten er bedre i nyere enn i eldre tunneller, og i likhet med hos oss er de fleste tunnellene gamle. Bare en sjettedel av dem er yngre enn 75 år, og de aller fleste har som hos oss kun ett spor.

Undersøkelsen viser at det enkelttiltak som vil ha den største effekt for bedring av sikkerheten, er å forkorte avstanden mellom rømningsvegene.

KJØREVEIEN

INTERNBLAD FOR JERNBANEVERKET

ANSVARLIG REDAKTØR:
Svein Horrisland

REDAKTØR:
Svein Erik Bakken

REDAKSJON:
Sindre Ånonsen, linje 75707
Jofri Lunde, 55803
Njål Svingheim, 55437
Ellen Svendsvoll, 57242
Olav Nordli, 55931

ADRESSE, REDAKSJONEN:
Svein Erik Bakken
Jernbaneverket HK
Boks 1162, Sentrum, 0107 Oslo
22 45 51 56
E-post: svein.erik.bakken@jbv.no

UTGITT AV:
Jernbaneverket, Stortorvet 7
Opplag: 4.600

Layout: Medieforum, Oslo
Trykk: Gan Grafisk, Oslo
Distribusjon: Bedriftssupport, linje 51062

INFORMASJON I JERNBANEVERKET:

HOVEDKONTORET
Informasjonsdirektør Svein Horrisland
(22 4)5 51 55

Region Øst
Kjell Bakken (22 4)5 75 73

Region Nord
Tine Kommisar (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 om informasjon

Veiledning i bruk av Internett

Biblioteket har begynt å tilby ansatte ved Hovedkontoret kurs i søking på Internett. Dette tilbudet vil vi gjerne utvide til andre enheter. Bibliotekets ansatte reiser gjerne ut til dere for å holde felleskurs eller individuell veiledning. Aktuelle tema kan være bruk av søkemotorer og emnekataloger, finne offentlig informasjon, skille mellom gode og dårlige kilder og jernbanerelaterte nettsteder. Ta kontakt med Biblioteket så avtaler vi tid og sted.

Boktips

European railway signalling/compiled by a Project Group under the auspices of the Institution of Railway Signal Engineers ; general editor: Colin Bailey, 1995

Boka beskriver signalsystemer i 12 land, bl.a. Norge. Forfatterne gir historiske tilbakeblikk, ser på ulike løsninger innen signalteknikk og mulig fremtidig utvikling.

BaneTele blir aksjeselskap

Regjeringen foreslår at Jernbaneverkets forretningsenhet BaneTele skal omdannes til et eget aksjeselskap, fullt ut eid av staten, ved Jernbaneverket.

Formålet med omdanningen til statlig aksjeselskap er å legge til rette for en mer effektiv utnyttelse av de kommersielle mulighetene for å tilby tele- og datatjenester til andre enn Jernbaneverket. Disse mulighetene er hovedsakelig knyttet til utnyttelse av ledig kapasitet i Jernbaneverkets fiberkabelnett og utnyttelse av Jernbaneverkets føringsveger for tele- og datatrafikk.

Økte muligheter

BaneTeles muligheter til kommersiell utnyttelse av overkapasitet og videre utbygging av nettet og tjenester blir i dag begrenset av de fullmakter som Jernbaneverket har som forvaltningsorgan. Kommersiell televirksomhet inngår ikke som en naturlig del av Jernbaneverkets virksomhetsområde, og utskillelse av BaneTele til aksjeselskap vil bidra til at Jernbaneverket kan konsentrere seg om sin kjernevirksomhet.

Dessuten vil det overfor konkurrerende virksomheter være mest ryddig at Jernbaneverkets kommersielle utnyttelse av overskuddskapasiteten i fiberkabelanlegget blir organisert i et eget selskap. En samordning av kommersiell utbygging av teleinfrastruktur, og utbygging som er begrunnet i jernbaneformål vil også kunne gi en forbedring av sikkerheten på jernbanen, går det fram av forslaget.

- En utskillelse legger forholdene til rette for å kunne finansiere og drive kommersielt begrunnet utbygging av telenettet og for å kunne rekruttere og beholde kvalifisert personell i BaneTele. Det er derfor riktig at BaneTele får rammebetingelser som er mer på linje med private konkurrerende aktører i telemarkedet, heter det i forslaget.

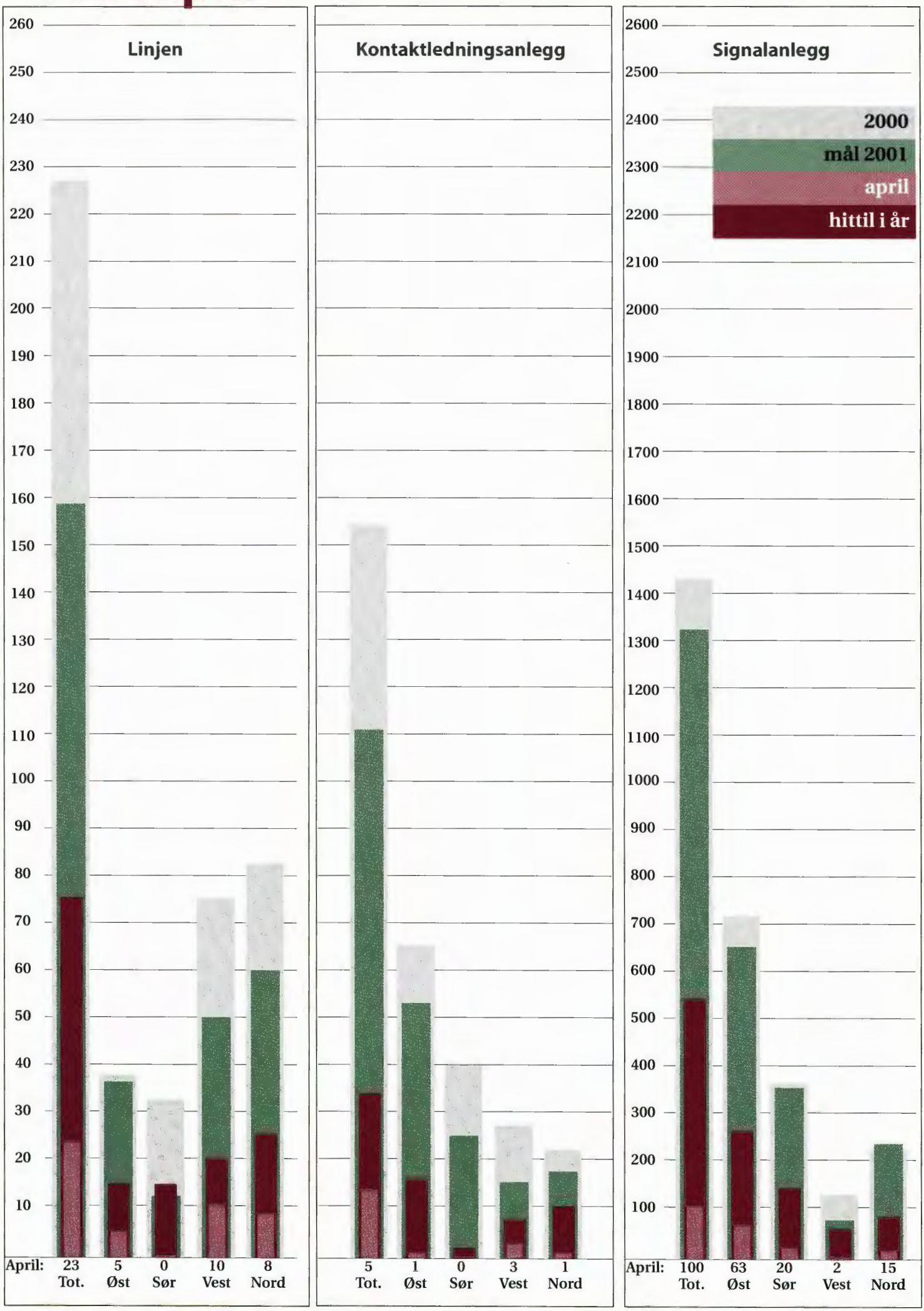
Sikkerhet viktigst

Alle fiberkabler langs jernbanenettet og alt kommunikasjonsutstyr som er viktig for sikkerheten vil fortsatt bli eid av Jernbaneverket. Det nye selskapet får langsiktige leierettigheter til overskuddskapasiteten i fibernettet og føringsvegen.

I forslaget blir det ellers framhevet at hensynet til sikker og effektiv togframføring skal settes foran den kommersielle bruken av nettet.

I forslaget er det lagt til grunn at den enkelte arbeidstakers tilsettingsforhold løper uavbrutt videre inn i det nyopprettede aksjeselskapet. Det blir også forutsatt at ansatte i BaneTele for en periode på tre år, regnet fra overgangstidspunktet, skal være omfattet av tjenestemannslovens bestemmelser om fortrinnsrett til statlige stillinger og ventelønnsrettigheter.

Feil i april


Linjen
Kontaktledningsanlegg
Signalanlegg
2000
mål 2001
april
hittil i år
April: 23 Tot. 5 Øst 0 Sør 10 Vest 8 Nord
5 Tot. 1 Øst 0 Sør 3 Vest 1 Nord
April: 100 Tot. 63 Øst 20 Sør 2 Vest 15 Nord

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
nr 5 mai 2001

- Best når det svinger

Stjernedryss: *Jernbanens Musikkorps Drammen feiret seg selv med Amerikanske Stjernedryss i ærverdige Drammen Teater. (Foto: Hans Kristian Gentz, DT&BB)*

- Vi liker oss best når det svinger litt, sa leder Gro Myrvold før Jernbanens Musikkorps Drammen vartet opp med «amerikanske stjernedryss» i en svingende jubileumskonsert i Drammen Teater.

SVEIN ERIK BAKKEN

Feiringen i Drammens vakre storstue markerte at det er 80 år siden korpset ble stiftet på en ekstraordinær generalforsamling i Vestbanernes Verkstedarbeiderforening på Sundland 21. juli 1921.

Feiende tradisjon

Det er et levende korps med lange tradisjoner som feiret seg selv og gledet sitt publikum med en festkonsert bygd opp rundt amerikanske klassikere fra det 20. århundre.

Tradisjonen tro hadde korpset også denne gangen hentet inn dyktige solister. Pianovirtuosen Gunnar Sama spilte George Gershwins «Rhapsody in Blue», mens Roy Nikolaisen på flygelhorn og Ronny Gyllensten på akustisk gitar, både slo an tonen i en forkonsert og stod for en sterk åpning av 2. avdeling på jubileumskonserten.

Ellers vartet korpset opp med masse musikk fra berømtheter som John Philip Sousa, Leonard Bernstein, Aron Copland og Sammy Davis jr.

Allsidig

Korpset er blant de kulturinstitusjoner som teller med i Drammen. De årlige konsertene i Drammen Teater er med på å understreke det.

- Konserten gir oss anledning til å vise oss fram, samtidig markerer den det musikale høydepunktet i året for oss og gir oss inspirasjon til å yte vårt beste. Og som alltid er en av hensiktene å ha det moro, forteller Myrvold.

- *Hva liker dere best å spille?*

- Vi er svært allsidige og spiller alt fra klassisk musikk til rein pop. For to år siden var det en ren klassisk konsert vi hadde i Drammen Teater, mens det i fjor stod James Bond filmmusikk på programmet. Et annet av høydepunktene våre i fjor var adventkonserten i Bragernes kirke med Drammen Barnekor, forteller hun.

Rik historie

Av store begivenheter i korpset historie er nok oppgaven da korpset spilte ved HM Kong Haakons hjemkomst etter frigjøringen 7. juni 1945 den aller største.

Korpset i Drammen var med og startet Norsk Jernbanemusikk Forbund (NJMF) i 1950. Korpset har i stor grad bidratt i forbundets arbeid og har i mange år bekledd formannsvervet.

Korpset kan videre med stolthet se tilbake på en rekke radiokonserter. Den første var så tidlig som i 1951, da i direkte sending uten mulighet til omtak og redigering. I 1960 arrangerte korpset sitt første stevne, og for første gang her til lands var det med utenlandske korps i et jernbanemusikkstevne.

Unge og gamle

Superveteranen og pensjonert jernbanemann, Torstein Hannevold (80), som kan se tilbake på hele 63 aktive år i korpset, var på plass med sin trompet på jubileumskonserten. Det var også korpsets første kvinnelige medlem, Berit Bastiansen.

- Vi er i dag 55 aktive medlemmer. Det yngste medlemmet er en aspirant på 15 år. Korpset vårt er populært og har høy status i byen. Dermed er det attraktivt å spille i korpset vårt. Det er derfor ingen ting i veien med rekrutteringen, opplyser Myrvold.

- Vi er både sosiale og familiære. I tillegg til konserter og tradisjonen tro full rulle på 17. mai brukes vi flittig både av NSB og Jernbaneverket. Det liker vi. Ekstra godt trives vi når vi er på musikkstevner. Vi gleder oss derfor alt til nordisk jernbanemusikkstevne i Stockholm i pinsen, avslutter leder Gro Myrvold.