For Jernbane

Tidsskrift utgitt av Landsutvalget for jernbane

1/01

Jernbaneverket

Vi skal utvikle jernbanenettet for det 21. århundrets behov

For Jernbane
Nr. 1 - mars 2001 - 20. årgang
Tidsskrift utgitt av Landsutvalget for jernbane
Redaksjon: Hans Petter Kristoffersen (ansv.)
Holger Schlaupitz
Redaksjonens adresse:
Postboks 154
1431 ÅS
ISSN: 0802 - 8
Opplag:800
Redaksjonen er avsluttet 10. mars 2001

Annonsepriser:
1/1 side farger: kr 1.500,-
1/1 side i sort/hvitt: " 750,-

Artiklene i For Jernbane er skrevet for artikkelforfatternes egen regning og trenger derfor ikke nødvendigvis være i samsvar med LFJ sitt syn.

For Jernbane kommer ut med fire nr pr år, med utgivelsesmåneder i mars, juni/juli, oktober og desember. Frister for bidrag er den 20. i henholdsvis februar, mai, august og november.

Stoff kan også sendes på e-mail til adresse:
hpk@nijos.no eller
hpk@ah.telia.no

Nye medlemmer:

Jan Guldvog, Nesodden
Bjarne Holhjem, Sandefjord
Inge Viken, Oslo
Odd Fjeldstad, Oslo
Lena Reinertsen, Arendal
Gjermund Andersen, Oslo
Christoffer B. Larsen, Oslo
Steffen Norang, Moss
Lars K. Gjertsen, Knapstad
Svein Sæbjørnsen, Molde
Unni Jensen, Kolsås
Oddvar Moen, Notodden

Mer stoff til For Jernbane

Vi ser en stadig mer positiv utvikling når det gjelder tilgang på artikler og innlegg i For Jernbane. Likevel ønsker vi enda mer, og vil derfor oppfordre dere til å sette dere ned å skrive. Send også gjerne inn bilder.

Forsidefoto:

NSB Mellomdistanse kaller sine tog for Agenda og de får nå sin egen design. Motorvognsettene av type 70 (de tidligere såkalte ICE-togene) skal omlakkeres og renoveres innvendig, og etter planen skal alle 16 settene være klare i løpet av et år. Odd Joar Jansen tok bildet av sett nr 16 i tog 820 på Skien stasjon 4.3.01.

Innhold

Leder	3
Nye togruter fra 17.6.2001	4
NTP 2002-2011	8
Nytt om samferdsel i Norge	13
Gode Tog til Alle	24
Nytt om jernbaner i andre land	27
ARE i vinden	29
Det skjer ting i nord	30
Debatt og meningsytringer	32
Styret informerer	35

Landsutvalget for jernbane (LFJ) er en demokratisk medlemsorganisasjon som på idealistisk og partipolitisk uavhengig basis arbeider for at jernbanen skal ta over en langt større del av totaltrafikken. LFJ arbeider bl a for:

* Generelt bedre rammevilkår for jernbanedrift
* Økte investeringer i jernbanens infrastruktur
* En rask oppgradering av jernbanens totale tilbud for både person-og godstrafikk
* En bedre ressursutnyttelse innafor jernbanedriften

Dette er nødvendig for å redusere skadevirkningene fra andre transportmidler, for derved å skape et bedre totalmiljø.

Medlemskontingenten for 2001

Vedlagt dette nr ligger et giroinnbetalingskort for betaling av medlemskontingenten for 2001 for de som enda ikke har betalt. Satsene er uforandret og står på girokortet. Vær vennlig å betale relativt raskt slik at vi slipper å bruke enda mer ressurser på purring.

LFJ på internett

Landsutvalget for jernbane har nå fått egen hjemmeside på internett. Du finner oss på:
www.jernbane.no

Årsmøtet 2001

Husk årsmøtet i Oslo lørdag 28. april kl. 10.00. Mer informasjon finnes på side 44.

Landsutvalget for jernbane
Postboks 154
1431 Ås

Postgiro: 0807 2860021
Postgiro salg: 0532 3061884
Postgiro Sverige: 480 15 98-6

Styret

Leder: Erik Bjørhei
Herregårdsveien 15
1168 OSLO
22 61 22 35

Nestleder/sekretær: Hans Petter Kristoffersen
Sagaveien 25
1430 ÅS
64 94 28 80

Kasserer: Svein A. Løken
Voldenveien 146
1380 HEGGEDAL
66 79 75 83

Styremedlem: Holger Schlaupitz
Josefine Nilsens vei 6
3610 KONGSBERG
32 73 36 69

Styremedlem: Odd Joar Jansen
Vassbonnveien 13
1410 KOLBOTN
90 07 32 52

Styremedlem: Erik W. Johansson
Vallerveien 61C
1344 HASLUM
67 58 08 54

Styremedlem: Torbjørn Svendsen
Drammensveien 22
3300 HOKKSUND
32 71 54 16

Distriktskontakter

Rogaland/Jæren: Bjarte Hetland
Rødknapplia 17/22
4025 STAVANGER
51 56 12 11

Trøndelag: Stein Erik Paulsen
Nergeilan 7
7089 HEIMDAL
911 39 180

Vestlandet: Harry Robert Olsen
Bjørndalen 22
5009 BERGEN
55 31 50 18

Sørlandet: Per Damsgård
Singsliveien 3
4849 ARENDAL
37 03 65 91

Nord-Norge: Terje Olsen
Fjellveien 62
8012 BODØ
75 58 17 93
E-post: terje.olsen@hibo.no

MEDLEMSKONTINGENTER I LFJ FOR 2001

90 kr for enkeltmedlemmer, 25 kr for familiemedlemmer (uten tidsskrift), 150 kr for organisasjoner, bedrifter, mm., 250 kr for kommuner og fylkeskommuner

Leder!

NSB best på webdesign

NSB har fått bransjeprisen for beste webdesign på sin internettside, den såkalte Gulltaggen. Det er sikkert vel og bra at NSB har knyttet til seg kreative medarbeidere når det gjelder å utforme bedriftens internettsider, men vi skulle likevel ønske at NSB ble tildelt priser for å være best på det som skulle være deres kjerneområde, nemlig å frakte folk og gods på tog. Dessverre ser det ut til at det kan bli en stund til!

Alt er ikke bare negativt

2000 var et forferdelig år for NSB, og vi som regner oss som jernbanens støttespillere her i landet måtte spørre oss selv flere ganger i løpet av dette året om det var verdt å holde på. Når vi fortsatt gjør det i 2001, ligger mye av årsaken i at vi ser flere lyspunkter. Vi tror bl.a. at når alle de nye togene har fått kjørt av seg de verste barnesykdommene, vil dette være fine tog. Problemene med akslinger på Signatur vil bli løst. De som har prøvd dette toget vet at dette er flotte og behagelige tog å reise med, og når avisene slutter å skrive at nesten alle som reiser med Signatur blir togsyke, så er ikke det noe problem lenger heller. Det samme gjelder for de nye Agenda togene (type 93). Her må det også gjøres noen justeringer med bl.a. setekomforten, den holder ikke mål når disse togsettene skal settes inn i dagtogene mellom Trondheim og Bodø. Men togene ellers virker svært fine. Og ikke minst viktig for NSB så må dette medføre en betydelig reduksjon i driftsutgiftene.

La oss nå krysse fingrene og inderlig håpe at den siste tilveksten i materiellfornyelsen, de nye lokaltogene Puls (type 72), fungerer omtrent som forventet når de snart settes inn i trafikk rundt Oslo.

Ruteinformasjon, talegjenkjenningsmaskiner og manglende lommeruter

Vi trodde at NSB hadde lært en del av det å skulle være en spydspiss på å utvikle og prøve ut nye teknologi (jfr. for eksempel noen av loktypene som de har hatt). Noen ganger kan det faktisk være en fordel å la andre være forsøkskaniner og vente slik at man kan kjøpe ferdig hyllevare. Men, nei da, i sin iver etter å kutte kostnader ved å rasjonalisere bort serviceinnstilte medarbeidere, innfører man noe så idiotisk og upersonlig som datastyrte, manipulerte menneskestemmer til å gi ruteinformasjon via telefon. Ikke helt uventet fungerer dette selvsagt ikke etter intensjonene, og nå er det vel knapt en eneste avisredaksjon som ikke har prøvd dette uvesenet med det resultatet at NSB har fått en mengde med nedlatende og latterliggjørende oppslag. Noe som i neste omgang er med på å gi NSB enda mer negativ omtale. At man ikke lærer....

Nå tok man heldigvis til fornuften og gjeninnførte de gode, gamle lommerutene, slik at de som vil kan slippe å ringe til disse tåpelige maskinene. Det ble hevdet fra NSB at lommerutene var for dyre å trykke og *siden bedriften satset på en miljøprofilering var det sløsing med papir??* Makan til vikarierende argumentasjon er det lenge siden vi har hørt.

Det er valgår i år

Som kjent er det stortingsvalg i september. Innen den tid skal vi sikkert få komme til å høre mange fagre ord om hvor viktig det er begrense veitrafikken og satse på kollektivtrafikk. Imidlertid vet vi at de aller fleste politikere gjør det stikk motsatte når det kommer til realitetene. De vet utmerket godt at det er penger til veibygging og lovnader om lavere bensinpris som sikrer stortingsplass. Og realitetene er klare, veitrafikken vokser som aldri før, med lavere bensinpriser og økt veibygging kan man jo ikke vente noe annet. Dessverre er det heller ikke mye i Nasjonal Transportplan som indikerer at denne trenden vil snu de nærmeste årene.

Tunnel gjennom Moss

Politikerne tok til vettet og skrinla planene om jernbanetunnel gjennom Gamlebyen. De har også utsatt planene om tunnel under Krokskogen i forbindelse med Ringeriksbanen til neste tiårsplan. Vi trodde at planene om tunnel under Moss også var bortimot skrinlagt, men nå har de dukket opp igjen. Vi sier klart i fra at det er fullstendig galskap å bruke så mye penger på et prosjekt som ikke gir noen som helst effekt på togtrafikken på Østfoldbanen. Bruk heller disse pengene på nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski, det er mye viktigere for at trafikken på Østfoldbanen skal bli enda mer effektiv i framtida.

Nye ledere i NSB

Vi ønsker Einar Enger og Arne Wam velkomne som nye toppledere i NSB. Etter all elendigheten det siste året, er oppgavene enorme. Vi oppfordrer dem nå til å sette fokus på det NSB skal være best på, nemlig å kjøre flest mulig tog raskt og sikkert. Sørg for å ha nok folk til å betjene togene og utsett planer om rasjonaliseringer som gir de reisende dårligere service (stasjonsnedleggelser, ubrukelige automatiske telefonsvarere, osv.). Dette vil kanskje være med å gjenreise noe av den tillitten som har forsvunnet det siste året.

Nye togruter fra 17.6.2001

Av Holger Schlaupitz

Vi bringer her en oversikt over endringene i togtilbudet fra 17.6.2001. Planen er at rutene skal gjelde fram til 15.6.2002, men det kan bli gjort små justeringer fra 5.1.2002. Det er imidlertid planlagt større endringer i utenlandstilbudet over Kornsjø og Charlottenberg fra 5.1.2002.

I perioden 23.6.–12.8.2002 blir det et redusert togtilbud (sommerinnstillinger) i lokal- og intercity-trafikken på Østlandet og på Rørosbanen. Ellers innstilles også enkelte lokaltog på Jærbanen, Vossebanen og Trønderbanen og mellom Rognan og Bodø om sommeren.

Kortdistanse

Oslo-området
Sisteavgangen fra Lillestrøm til Asker vil nå igjen gå alle dager. Det blir også en avgang tidligere fra Lillestrøm til Asker lørdag morgen.

Det blir et nytt tog mandag–fredag fra Kolbotn kl. 0738 til Oslo S for å avlaste andre tog. Første tog fra Oslo til Mysen (tog 157) sløyfes for å få bedre punktlighet på øvrige tog. Av samme grunn sløyfes tog 270 mellom Oslo S og Skøyen.

Tog 1050, 1051, 1052 og 1053 på Kongsvingerbanen får stopp også på Seterstøa, Disenå, Sander og Galterud.

Jærbanen
Minste snutid for togmateriell av type 69 er fastsatt til 7 minutter. Av den grunn må ruteopplegget på Jærbanen justeres noe. Samtidig utvides tilbudet betydelig. Det blir nå halvtimesfrekvens mandag–fredag på strekningen Nærbø–Stavanger hele dagen fram til ca. kl. 2130. (Ett tog vil imidlertid måtte snu på Bryne.) I tillegg blir det timesavganger mandag–fredag på hele strekningen Egersund–Stavanger morgen og ettermiddag (fra Egersund mellom kl. 0538 og 0738 samt mellom kl. 1538 og 1638 og fra Stavanger mellom kl. 0517 og 0717 samt mellom kl. 1417 og 1617). Lørdager vil halvtimesavgangene starte seinere og slutte tidligere på dagen enn hva tilfellet er i dag.

Bergens-området
Det blir halvtimesfrekvens mellom Arna og Bergen hele kvelden (mandag–fredag) til faste tider.

Det blir nye tog fra Bergen kl. 1812 og 2312 til Voss og fra Voss kl. 0720 og 2140 til Bergen (alle mandag–fredag) og ellers noen justeringer på øvrige tog.

Mellom Myrdal og Voss blir det omtrent samme opplegg som tidligere, men morgentoget fra Voss til Myrdal og tilbake vil nå snu på Mjølfjell (dvs. at det sløyfes mellom Mjølfjell og Myrdal).

Mellomdistanse

Skien–Lillehammer
Tog 321 sløyfes mellom Hamar og Lillehammer søndager.

Sande-parsellen åpner tidligst i juli. Det er derfor ikke lagt opp til innspart kjøretid i rutene som vil gjelde fra 17.6.2001. Det er imidlertid vanskelig å korte ned kjøretida som følge av Sande-parsellen uten større omlegginger av togtilbudet. Det er ikke snakk om større endringer før sommeren 2002, men det kan være mulig å korte ned kjøretida noe for innsatstog fra 5.1.2002, dersom Sande-parsellen åpner i god tid før den datoen. Det kan være aktuelt å samtidig kutte noen stopp for innsatstog.

Østfoldbanen
Som nevnt under *Langdistanse*, vil Linx AB kjøre tog 396 (nå fra Oslo kl. 1300) og tog 397 (ankomst til Oslo kl. 1645) alle dager. Det betyr at Mellomdistanse mandag–fredag kjører tog 113 fra Oslo S kl. 1330 i stedet for tog 111 (som nå går fra Oslo S kl. 1300) og kjører tog 126 fra Halden kl. 1656 i stedet for tog 124 (som nå går fra Halden kl. 1459). Lørdager sløyfes tog 108; i stedet kjøres tog 136 også lørdager. I tillegg bortfaller tog 111 og

124 fordi tog 396 og 397 nå vil dekke disse avgangene. Søndager bortfaller tog 113, 122 og 134 mens tog 126 fra Halden kl. 1656 også vil kjørt, noe som gir timesfrekvens hele kvelden fra Halden mot Oslo søndager.

I og med at Linx AB planlegger oppstart av et nytt togtilbud med noe kjøring av X2-materiell fra 6.1.2002, vil Mellomdistanse fra samme dato igjen kjøre tog 111 og 124 i stedet for tog 113 og 126 mandag–fredag samt kjøre tog 111 og 124 lørdager og søndager.

Langdistanse

Sørlandsbanen
Tog 776/76 får avgang fra Stavanger kl. 0647 og vil ankomme Kristiansand kl. 0935. Toget vil krysse tog 73 på Nelaug og være i Oslo kl. 1426. Som følge av dette og nye ruter for lokaltog på Jærbanen må nattoget ankomme Stavanger noe seinere enn nå, dvs. kl. 0730.

Nå er det tog 80, fra Kristiansand kl. 1415, som er siste tog mot Oslo lørdager. Med de nye rutene endres dette slik at tog 82 med avgang fra Kristiansand kl. 1620 blir siste avgang mot Oslo lørdager.

Fra 17.9.2001 vil tog 75 (fra Oslo kl. 0911) bli kjørt bare fredager og lørdager. Tog 80 (fra Kristiansand nå kl. 1413) vil fra samme dato bli kjørt bare fredager og søndager.

Bergensbanen
Tog 603 vil begynner å gå første fra 21.9.2001 (kjøres fredager og søndager og får avgang fra Oslo kl. 1443 med ankomst til Bergen kl. 2204). I sommerperioden kjøres i stedet tog 609 fra Oslo kl. 0631 alle dager. Toget vil nå gå helt til Bergen, med ankomst dit kl. 1423. Tog 604 får avgang fra Bergen kl. 1458 og vil bli kjørt alle dager fram til 16.9.2001 og bare fredager og søndager fra 21.9.2001 Nytt er at tog 603 og 604 nå vil bli kjørt om Drammen og ikke over Roa. Tog 604, 605, 606 og 609 vil om sommeren bli kjørt med godsvogn (F3) for sykkeltransport.

Ellers vil tog 63 få avgang fra Oslo kl. 1609 og ankomst til Bergen kl. 2234 mens tog 64 får avgang fra Bergen kl. 1558 med ankomst til Oslo kl. 2228. Tog 63 mister stoppen i Asker pga. tett togtrafikk. Det blir også mindre justeringer på andre tog.

Dovrebanen
Her blir det ingen endringer.

Arendalsbanen
Trafikken vil starte opp igjen 24.6.2001 med følgende tog:
- Opp til og ned fra tog 80.
- Opp til og ned fra tog 73 og 76 (krysser på Nelaug).
- Opp til og ned fra tog 75 (alle dager til 16.9.2001, deretter bare fredager og lørdager).
- Opp til og ned fra tog 80 (alle dager til 16.9.2001, deretter bare fredager og søndager).
- Opp til tog 82 og ned fra tog 81.
- Opp til og ned fra tog 85 (ikke lørdager).

Det er mulig at banen vil få togsett av type 69 på sommeren når det går færre tog på Østlandet. Dersom det ikke blir funnet andre løsninger, vil det igjen bli materiell av type 68 på banen fra begynnelsen av august og inntil videre.

Bratsbergbanen
Også her starter trafikken igjen 24.6.2001. Det er usikkert hva slags materiell som vil bli brukt på banen – derfor er det også noe usikkerhet rundt ruteopplegget. Det er satt opp et ruteopplegg som tar høyde for bruk av lok og vogner. Dersom dette blir løsningen, ser det ut til å bli følgende ruter mandag–fredag:
- Til Notodden: Fra Skien kl. 0515, fra Porsgrunn kl. 0640, fra Skien kl. 0937 og 1213 og fra Porsgrunn kl. 1442 og 1603.
- Fra Notodden: Kl. 0639, 0943, 1400, 1626 og 1828 til Porsgrunn og kl. 1200 bare til Skien.

Lørdager og søndager blir det tog bare mellom Nordagutu og Porsgrunn. Lørdager blir det tog til Nordagutu med avgang fra Skien kl. 1128 og fra Porsgrunn kl. 1551. Motsatt retning blir det tog fra Nordagutu kl. 1230 til

Skien og kl. 1705 til Porsgrunn. Søndager blir det tog til Nordagutu fra Skien kl. 1128 og 1814 og fra Porsgrunn kl. 1551. Motsatt retning blir det tog fra Nordagutu kl. 1230 og 1705 til Skien og kl. 1918 til Porsgrunn.

I tillegg til dette blir det et supplerende busstilbud lørdager og søndager samt på kveldstid mandag–fredag.

Flåmsbana
I perioden 17.9.2001–4.5.2002 blir det daglig ett tog ekstra hver retning. Ellers blir det en del justeringer i opplegget.

Kungspilen (lokaltog mellom Hedmark og Värmland)
De ansvarlige for Kungspilen ønsker å utvide tilbudet slik at det blir korrespondanser med lokaltog til/fra Oslo på Årnes. Det er foreløpig ikke avklart om dette kan bli gjennomført. Ruteopplegget blir som følger:
- Tog fra Charlottenberg kl. 0610 og 0710 til Årnes mandag–fredag.
- Tog fra Kongsvinger kl. 1352 til Årnes mandag–fredag fra 6.1.2001.
- Tog fra Charlottenberg kl. 1547 til Kongsvinger og videre fra Kongsvinger kl. 1637 til Årnes mandag–fredag fram til 17.8.2001.
- Tog fra Charlottenberg kl. 1606 til Kongsvinger og videre fra Kongsvinger kl. 1637 til Årnes mandag–fredag fra 20.8.2001.
- Tog fra Charlottenberg kl. 1717 til Kongsvinger lørdager.
- Tog fra Charlottenberg kl. 2325 til Kongsvinger fredager.
- Tog fra Kongsvinger kl. 0758 til Charlottenberg lørdager.
- Tog fra Årnes kl. 0803 og 0907 til Kongsvinger mandag–fredag.
- Tog fra Kongsvinger kl. 1041 til Charlottenberg mandag–fredag og søndag.
- Tog fra Kongsvinger kl. 1546 til Charlottenberg mandag–fredag. Toget går fra Årnes kl. 1507 fra 6.1.2002.
- Tog fra Årnes kl. 2007 til Charlottenberg mandag–fredag.

Dersom det ikke blir gitt tillatelse til kjøring mellom Årnes og Kongsvinger, beholdes de skisserte rutene på strekningen Kongsvinger–Charlottenberg.

Linx AB
Det nye selskapet Linx AB tar over trafikken over Kornsjø og Charlottenberg fra og med 17.6.2001. Tog 396 og 397 vil igjen bli kjørt alle dager til og fra Göteborg. (Tog 397 får ny avgang fra Oslo kl. 1300.) Imidlertid vil morgentoget fra Oslo kl. 0730 (tog 395) og kveldstoget med ankomst til Oslo kl. 2145 (tog 396) bli innstilt henholdsvis søndag morgen og lørdag kveld fra 19.8.2001.

Linx AB planlegger å sette inn X2-materiell fra 6.1.2002 med to daglige tog hver retning på Kongsvingerbanen og to daglige tog hver retning over Kornsjø (noe redusert tilbud i helgene). I tillegg planlegger de å kjøre dagens nattog mellom Oslo og Malmö, tog 395 og 398 mellom Oslo og Göteborg samt tog 55 (mandag–lørdag) og et ettermiddagstog mellom Oslo og Stockholm (mandag–fredag og søndag) med lok og vogner. Foreløpig ligger det an til å bli X2-materiell i følgende tog:
- Fra Oslo midt på dagen til Stockholm mandag–fredag og søndag.
- Fra Oslo på ettermiddagen til Stockholm alle dager.
- Fra Stockholm tidlig om morgenen til Oslo mandag–fredag.
- Fra Stockholm om morgenen til Oslo lørdager.
- Fra Stockholm på formiddagen til Oslo mandag–fredag og søndag.
- Fra Oslo på formiddagen til København alle dager.
- Fra Oslo på kvelden til Göteborg mandag–fredag og søndag.
- Fra København på formiddagen til Oslo alle dager.
- Fra Göteborg tidlig om morgenen til Oslo mandag–lørdag.

Persontrafikk Nord

Rørosbanen
Her blir det ingen endringer utover at det blir innstillinger i sommerperioden.

Raumabanen
Tilbudet på Raumabanen er blitt redusert i forhold til hva som egentlig skulle gått, bl.a. som følge av materiellmangel. Ordningen med redusert tilbud blir videreført, bl.a. fordi det ikke er lagt opp til busskorrespondanser til/fra Molde og Ålesund til de aktuelle avgangen. Dette betyr at vi får daglige tog fra

Dombås kl. 1245 og 1858 til Åndalsnes og fra Åndalsnes kl. 0925 og 1730 til Dombås. I perioden 17.6.–19.8.2001 blir det imidlertid to ekstra avganger, dvs. fra Åndalsnes kl. 1525 til Dombås mandag–fredag og søndag og fra Dombås kl. 1130 til Åndalsnes mandag–lørdag. Denne ekstra sommertrafikken krever et ekstra togsett, som overføres til Nordlandsbanen fra 20.8.2001.

Tog 410 og 411 mellom Dombås og Trondheim vil bli kjørt fredager og søndager i sommersesongen og bare søndager ellers. Tog 410 får ny rute og vil kjøre fra Trondheim kl. 1530 og være på Dombås kl. 1802.

Nordlandsbanen
Nordgående nattog vil få avgang fra Trondheim kl. 2220 (nå kl. 2330) og ankomst til Bodø kl. 0910 (nå kl. 1000).

For å kunne opprettholde et ikke altfor tidlig morgentilbud fra Helgeland til Bodø vil tog 479 (fra Mosjøen kl. 0640) bli kjørt helt til Bodø mandag–fredag fra 20.8.2001, med ankomst til Bodø kl. 1045. Motsatt retning får dagens tog 470 ny rute fra 20.8.2001, med avgang fra Bodø kl. 1710 og ankomst til Mosjøen kl. 2120. Toget kjøres som nå i sommerperioden. Som følge av disse endringene blir tog 1785 og 1789 innstilt; tog 1784, 1786 og 1787 blir innstilt i sommerperioden.

Det blir ellers et nytt tilbud fra Bodø kl. 0045 med ankomst til Mo i Rana kl. 0325 natt til lørdag. Toget kjøres nå som tomtog (med materiell av type 93).

Meråkerbanen
Dagens tog 387 fra Trondheim kl. 1717 til Storlien vil bli kjørt bare lørdager og søndager og bare fra 22.12.2001. I perioden fram til 21.12.2001 blir det et nytt tog fra Trondheim kl. 1620 til Storlien lørdager og søndager. Dermed blir det forbindelse med nattog til Stockholm bare i helgene. Et nytt tog fra Trondheim kl. 1157 til Storlien vil bli kjørt mandag–fredag. Toget får forbindelse videre med tog som er i Stockholm kl. 2305 (men med bytte i Duved).

Motsatt retning blir det et nytt tog fra Storlien kl. 1615 til Trondheim mandag–fredag. Toget får forbindelse med tog fra Stockholm kl. 0725 (men med bytte i Duved). Dagens tog 386 fra Storlien kl. 1940 til Trondheim vil bli kjørt bare lørdager og søndager, men det blir ikke lenger forbindelse med tog fra Stockholm.

Trønderbanen
Krav om lengre snutider gjør at en del tog blir innstilt eller får andre ruter. Dette samt ønsket om å forbedre tilbudet på enkelte områder gjør at vi får følgende endringer mandag–fredag på Trønderbanen:
- Det blir en ny avgang fra Stjørdal kl. 0552 til Lerkendal kl. 0645.
- Det blir en ny avgang fra Steinkjer kl. 0600 til Lerkendal kl. 0815. For å få fram toget er det ikke mulig med stopp på Røra, Bergsgrav, Innherred sykehus, Ronglan og Åsen. Toget kjøres i dag Stjørdal–Lerkendal.
- Tog 1708 sløyfes. I stedet blir det et nytt tog fra Stjørdal kl. 0922 til Trondheim.
- Tog 1744 vil starte fra Rotvoll kl. 1459 og gå helt til Støren.
- Også tog 1750 til Støren vil starte fra Rotvoll (kl. 1559).
- Dagens tog 1723 fra Lerkendal kl. 1525 vil gå helt til Steinkjer (ankomst dit kl. 1744), men uten stopp på Åsen, Ronglan, Innherred sykehus, Bergsgrav og Røra.
- Tog 1741 vil gå bare til Rotvoll, dvs. at det blir innstilt på strekningen Rotvoll–Stjørdal.
- Tog 1703, 1724, 1726, 1727 og 1733 blir innstilt.
- Det blir et nytt tog fra Støren kl. 1610 til Trondheim.

Tilbudet på Trønderbanen blir mer "ryddig" lørdager og søndager, dvs. at det blir en del endringer i hvilke tog som kjøres i helgene.

Ofotbanen
Tågkompaniet legger opp til å kjøre noen nye tog om sommeren enkelte dager i uka. De planlegger også et helårs kveldstog fra Kiruna til Narvik fredager med retur lørdag morgen. Dagens tog 92 og 95 mellom Narvik og Kiruna er planlagt kjørt i perioden 17.6.–23.9.2001.

NTP 2002-2011

Av Svein A. Løken

Nasjonal transportplan 2002–2011 (NTP) skulle gi mulighet for en mer helhetlig transportpolitikk. Vi skulle bryte mønsteret der alle bevilgninger var fjorårets budsjett pluss x prosent. Opseths "engangsbevilgning" til veisektoren på starten av 90-tallet gjorde at veisektoren rykket fra, og forspranget tok banesektoren aldri igjen. NTP skulle være en mulighet for å dele ut kortene på nytt i tråd med politiske prioriteringer. Hva var det så som skjedde?

De fire innretninger

Stortinget ville gjennom NTP-arbeidet signalisere at det er mulig å foreta politiske valg. Man ordnet argumentasjonen slik at man kunne prioritere ulikt. Prioriteringene kunne være:

(1) fremkommelighet
(2) distriktsutbygging
(3) miljø
(4) sikkerhet

Kortest mulig transporttid er dekket i innretning 1, dvs. fremkommelighet. Lavest mulig bedriftsøkonomisk transportkostnad er dekket i innretning 1 og 2.

Ut fra disse prioriteringene skulle fagetatene ut fra sin *fagkunnskap* vurdere, foreslå og beregne virkningen av foreslåtte tiltak. Tiltakene skulle spenne over hele spekteret, altså ikke bare pengebruk, men også slike ting som etikk, lovgivning og holdningskampanjer skulle med.

Til en hjelp ved arbeidet ble investeringer konkretisert med rammer på dagens nivå, et redusert nivå og øket nivå. Det kunne også tenkes at politikerne ville gi en sektor (f.eks. vei) reduserte rammer og en annen sektor (f.eks. luftfart) økte rammer. Særlig for miljøinnretningen og sikkerhetsretningen ville en vridning av rammene fra en sektor til en annen sannsynligvis kunne ventes.

Hvis de politiske partiene sa at de prioriterte miljø, måtte vi forvente en vridning fra luftfart og vei til jernbane og sjøfart. Mange avisinnlegg fra publikum og lokale aksjonsgrupper ba om øket satsing på veiprosjekter (f.eks. E 18 Sørlandet) og tilskudd til lufttransport (f.eks. småflyplasser). I sum ble det ingen omfordeling mellom sektorene som vil styrke miljøet noe særlig.

Fagkunnskapen innen samferdsel ses tydelig i hele NTP. Det er lett å se at samferdselskyndige ikke tror på bilens enerådende stilling. De har et balansert syn på fordeler og ulemper. Samtidig sier de fra at det må store avgiftsøkninger til dersom prisen skal være det eneste virkemidlet for å få mer miljøriktig transport.

Men NTP blir mer en politisk konklusjon enn en fagkonklusjon. Vi bilbrukeres egoistiske prioritering av episoder vi husker (kø f.eks.), gjenspeiler seg i koret av krav til politikerne om penger. Det ligger da muligens i demokratiske prinsipper at dette gjenspeiler seg i politikernes prioriteringer, selv om fagfolkene sier at løsningene er skinnløsninger og kortsiktige. Dette er en diskusjon vi kjenner fra forholdet mellom politikerne og Finansdepartementet når det gjelder å begrense forbruksvekst. *Der* er det akseptert at politikerne bør lytte til fagfolkene. I samferdselspolitikken er situasjonen en annen.

Forslaget

Regjeringen går inn for at det i årene 2002–2011 skal brukes 53,4 milliarder kroner i statlige midler til jernbaneformål. Jernbaneutbyggingen konsentreres rundt Oslo. Det blir mer penger til drift og vedlikehold av bane. Vedlikehold av veiene er også prioritert sammen med de store transportkorridorene. Taperne er distriktene og miljøet. Staten konsentrerer seg om å bygge og drive jernbanestrekningene, og interesserer seg lite for virkningen av prisene på kollektivtransport. Tankegangen om bedriftsøkonomisk overskudd, dvs. at publikum skal betale driftskostnadene for transportselskapene gjennom billettprisene, er sentral. Regjeringen mener at den beste måten å øke godsmengden på sporet på, er mer konkurranse ved å åpne for andre transportører enn NSB Gods.

Regjeringens mål

Regjeringen sier de vil prioritere trafikksikkerhet og miljø. Regnemodellene, derimot, anviser ikke noen mulighet av betydning for overgang til tog dersom virkemidlene er rimelige pris- og avgiftsendringer. Regjeringen gir derfor opp miljømålet, og resultatet blir fortsatt trafikkøkning på vei (i tråd med *fremkommelighets-innretningen)*. Så det er altså ikke samsvar mellom hva man *vil* og hva man *gjør*.

Riktignok reduseres antall drepte i trafikken fra 319 til 288 (10 %), men dette skyldes primært reguleringstiltak som f.eks. lavere fartsgrenser enn pengebruken til veibygging i NTP. Det er etter manges mening en risiko for at veibyggingen kan føre til høyere fart og mer alvorlige ulykker. Regelmessige avisinnlegg fra publikum viser hvor vanskelig det er å kombinere en *teknisk bedre vei* med lavere fartsgrenser.

Men når det gjelder miljøet, er det ingen mulighet for bedring, det blir bare verre. CO_2-utslippene øker fra 9,42 millioner tonn til 9,75 millioner tonn. Det er selvfølgelig umulig å finne noen fornuft i dette i forhold til internasjonale krav om reduserte utslipp.

Også avgiftene endres til det verre for miljøet.

Årlige bevilgninger (gjennomsnitt, i mill. kroner)

	Bevilget 1998–2000	*NTP 2002–2011*
- Vei	9 972	10 682
- Bompenger	2 043	1 680
Sum vei	12 015	12 308
Bane	3 716	4 381
Offentlig kjøp (NSB)	999	980
Kystverket	921	994
- Luftfartsverket	1	-1
- Brukerbetaling	3 372	3 064
Sum luftfart	3 373	3 063

Å styrke jernbanen

Det er av velferdsgrunner, i første rekke miljø og sikkerhet, fornuftig å styrke jernbanen. Det kan da brukes mange virkemidler slik det anføres i tidligere dokumenter med innspill til arbeidet med NTP. I sluttdokumentets innledende oppsummering legger regjeringen vekt på to forhold:
(1) Jernbanens konkurransekraft skal bedres ved legge til rette for konkurranse på jernbanesporet når det gjelder godstransport.
(2) Pengebruken til investeringer i jernbanen konsentreres til Oslo-området.

Det første virkemidlet (konkurranse) er vel reelt sett ikke særlig viktig. Toget har konkurranse allerede i dag (fra andre transportmidler) og har vel i kostnadseffektivitet neppe mye mer å bidra med *hvis ikke jernbanen får utnytte sine* stordriftsfordeler. Det andre argumentet om at togtrafikken bare kan forsvares i Oslo-området, bygger muligens på den feilaktige oppfatningen at det er antall passasjerer og ikke passasjerkilometer som er utslagsgivende. For politisk stemmegiving er opplagt antall kunder viktig, men samfunnsøkonomisk og miljømessig er passasjerkilometer = antall passasjerer x reiselengde viktigst.

Det er ingen forsøk på å definere hva som er minste kvalitet og omfang på jernbanesystemet for at jernbanen skal kunne fylle en optimal rolle. For eksempel er det ingen reell diskusjon av om det i det hele er mulig å drive med forutsigbar punktlighet gitt at det aller meste av sporet er enkeltsporet.

I forhold til tidligere årtiers transportplaner er dette en kraftig reduksjon i den *politiske viljen* til å føre trafikken over til tog. NTP kan indikere at man ikke lenger tror dette er mulig å få til i det hele tatt gitt at man skal begrense seg til virkemidler et demokrati kan være bekjent av. Forskjellen i ordlyd fra utfordringsdokumentet, via avisomtale av sentrumsregjeringens vurderinger, til Stoltenbergs endelige forslag til NTP synes tydelige på dette punktet.

Krav til jernbanen

NTP har få presise og konkrete krav til jernbanen. I hvert fall slike krav som er en konsekvens av hva slags samfunn man vil ha. Eksempler på slike krav kunne være:

- Hvor kostnadseffektiv skal jernbanen være?
- Hva er det riktig å kreve av operatøren (NSB BA) når det gjelder stoppmønster på en strekning der toget kjører?
- Hvor går tålegrensen for kollektivtrafikktakster gitt inntektsfordeling, rettferdighetsfølelse pga. sniking og menneskers ulike muligheter til å være sjåfører?

Vestfoldbanen fortsetter å få mye penger neste tiårsperiode. Det er fortsatt mange flaskehalser på banen, som for eksempel i Holmestrand. Her ser vi et dobbelt 70-sett som IC 823 i Holmestrand som venter på kryssende tog den 17.10.00. Foto: Roar G. Nilsson

Banestrekninger

Som allerede referert konsentreres pengebruken i sentrale strøk. All erfaring med tidligere flerårige transportplaner tilsier at vi skal legge mest vekt på det som planlegges gjort i de nærmeste årene. De siste årene i planperioden har en lei tendens til å bli prioritert vekk når den faktiske bevilgning skal skje. Følgende investeringer er foreslått (i mill. kroner):

	2002–2005	*2002–2011*
Oslo-området	2 615	7 520
Østfoldbanen	0	700
Vestfoldbanen	580	1 470
Kongsvingerbanen	70	70
Sørlandsbanen	285	915
Bergensbanen	15	215
Dovrebanen	390	560
Nordlandsbanen	0	350
Ofotbanen	90	90
Sum	4 045	11 890

I første del av planperioden 2002–2005 avsluttes nåværende prosjekter på Vestfoldbanen. Dessuten startes Barkåker–Tønsberg og Skøyen–Asker og Ski stasjon. I annen del av perioden, 2006–2011, startes arbeidet med tunneler ved Gevingåsen (nord for Trondheim), Moss og Larvik–Porsgrunn. Dessuten startes Kolbotn–Ski.

Rangeringen av pengebruken *innenfor* den gitte rammen er slik Jernbaneverket har foreslått.

Prosjektinvesteringene i Oslo-området blir slik (mill. kroner):

2002–2005	*2002–2005*	*2006–2011*	*Totalt*	*Etter 2011*
Skøyen–Lysaker				930
Lysaker stasjon	460	510	970	
Lysaker–Blommenholm		830	830	
Blommenholm–Jong	800	470	1270	
Jong–Asker	1040	560	1600	
Oslo S–Kolbotn				3590
Kolbotn–Ski		2535	2535	
Ski stasjon	215		215	
Fornebu	240	360	600	
Bryndiagonalen				1040

Finansiering

Fra Uelands dager kjenner vi ideen om at interessenter i baneløsninger utover staten kunne bidra økonomisk. I NTP legges det opp til det, riktignok i beskjedent omfang. Lokale bidrag på til sammen 150 mill. kroner fra Nord-Jæren og Moss nevnes.

Enkelte Oslo-prosjekter
Jeg omtaler Oslopakke 2 svært overfladisk her, selv om altså baneinvesteringen konsentreres hit. Mest kritisk på kort sikt er Lysaker stasjon. Vanskeligst er sannsynligvis Fornebu både pga. svært ulike alternativer og pga. prinsippet om utbyggernes finansielle bidrag.

Lieråsen tunnel er et vedlikeholdsproblem. Den kan bli et sikkerhetsproblem. Derfor åpnes det for en mulig investering i et ekstra tunnelløp til over 500 mill. kroner.

Oslo–Ski bygges ut fra Ski og innover mot Oslo. Siste del kommer ikke i denne transportplanens tiårsperiode.

Ringeriksbanen skal vurderes i Stortinget til våren og kan komme inn som ekstra prosjekt utover NTP.

Oslo Sporveiers T-bane-ring vil få 900 mill. kroner som del av Oslopakke 2. Pengene kommer fra bompenger, Oslo kommune og staten.

IC-strekningene
Østfoldbanen-prosjektene begrenses til Sandbukta–Moss. I forhold til tidligere planer svekkes altså innsatsen, dvs. at Haug–Fredrikstad og dobbeltsporseksjon syd for Sarpsborg skyves ut i tid.

Vestfoldbanen-prosjektene begrenses til Barkåker–Tønsberg i første periodedel og oppstart Larvik–Porsgrunn i annen del.

For Eidsvoll–Hamar nevnes forlengelse av kryssingsspor.

Hovedstrekningene
Sørlandsbanen: Bygging av dobbeltspor Sandnes–Stavanger i siste del av perioden.
Bergensbanen: To togspor Bergen–Fløen og mellom Arna og Ulrikstunnelens munning i siste del av perioden, og profilutvidelse i tunneler.
Dovrebanen: Ingen nye prosjekter utenfor IC-området.
Nordlandsbanen: Gevingåsen tunnel og profilutvidelse i tunneler.

Andre baner
Ingen nye prosjekter.

Godsterminalene
Til ny godsterminal på Leangen er det foreslått å bruke 560 mill. kroner over hele tiårsperioden. Imidlertid signaliseres det at dette er usikkert fordi NSB/Jernbaneverket vil vurdere om igjen om lønnsomheten blir god nok med forventet transportvolum. Godsterminalen på Gandal forutsettes bygget for 285 mill. kroner i første del av planperioden. Imidlertid er lokale diskusjoner om trafikkløsninger for terminalen, veier i området m.m. så uavklarte at det er vanskelig å fastslå oppstartstidspunkt.

Mangler
NTP evner neppe å gi løsninger på de problemer kollektivtrafikken sliter med. Det gjelder både buss og tog. Jernbaneverket har 4500 planoverganger som er usikret. Flere sikrede overganger med stort trafikkvolum bør sannsynligvis gjøres planskilte. NTP vil ikke hjelpe på dette.

Banen i Norge er i det alt vesentlige enkeltsporet. Det gjør det vanskelig å få korte nok kjøretider, robuste ruteplaner og riktig frekvens. Den svært kostbare løsningen er dobbeltspor overalt, den mye billigere (og dårligere) løsningen er å ha tilstrekkelig med kryssingsspor. NTP gir ingen god analyse av dette utover det som følger av at selv bevilgningsramme godt utover dagens nivå ikke øker dobbeltsporandelen nevneverdig.

Sikring mot ras er viktig for alle transportveier. NTP gir liten plass til konkret drøfting av dette utover å angi en bevilgningsramme på 250 mill. kroner. Klassiske banesteder som Rastalia, Drangsdalen osv. behandles ikke.

Prinsipiell behandling av baner under press foretas ikke. Dette ville vært nyttig grunnlag i en debatt som vil måtte komme om Gjøvikbanen, Randsfjordbanen, Arendalslinjen, m.fl. NTP synliggjør ikke situasjonen når det gjelder kapasitetsproblemene Eidsvoll–Hamar. Den drøfter ikke rammene for hvor mange tog man skal ta sikte på å tillatte på denne strekningen. NTP avklarer ikke godstogstilbudet på mellomstasjoner og stoppmønster for tog på fjernstrekningene. Man spør seg ikke om det er riktig at transportørens økonomiske vurderinger skal være *eneste* rettesnor for tilbudet.

Behandlingen av NTP i Stortinget
Ved behandlingen i Stortinget ble det ingen samlet flertallsinnstilling. Dette betyr nok at Stortinget står friere ved fremtidige budsjettbehandling. Det er forbausende hvor lite komiteen mener om CO_2-utslipp etc. og om fraværet av virkemidler for å nå utslippsmålene.

Påplussinger
Endringsforslagene i mill. kroner er:

Parti	*Økning vei 2002–2011**	*Økning bane 2002–2011*	*Herav bane i 2002–2005*
Ap	3 000	1 300	Ikke angitt
KrF	5 800	2 700	1 080
Frp	27 440	-1 740	Ikke angitt
H	7 000	600	240
Sp	6 500	2 000	800
SV	3 000	8 000	7 200
V	6 500	5 000	2 000

* Inkluderer mer penger til sykkelveier fra enkelte partier.

Aps forslag fremskynder Sandnes–Stavanger, Skøyen–Asker og sanering av planoverganger og gir penger til fortsatt prosjektering av Ringeriksbanen i annen del av perioden. Sp, V og KrF vil i tillegg prioritere Ulriken-tunnel, Gjøvikbanen og Gevingåsen. H og Frp vil konsentrere aktiviteten rundt Oslo. SV får – fordi de foreslår mest penger – naturlig nok plass til betydelige tiltak i Østfold og Vestfold samt kapasitetsøkende tiltak på alle andre baner.

Ekspressbusser
H og Frp: "Stortinget ber Regjeringen åpne for fri etablering av ekspressbusser."

Ap og SV: Ekspressbussene konkurrer mer med privatbil enn med tog. Nye konsesjoner skal vurderes i hvert enkelt tilfelle.

KrF, V og SP: Ekspressbusser skal kun gå der jernbanetilbudet er dårlig og konkurranseflaten liten.

Lange trailere
Ap vil vente med å vurdere vogntog på 25,25 meter og en totalvekt på inntil 60 tonn til etter at Samferdselsdepartementet har utredet saken.

KrF, Sp, Sv og V ønsker ikke å åpne for lengre vogntog enn dagens regelverk tillater, bl.a. pga. forbikjøringsulykker, og at det på noen strekninger kan bidra til at mer gods fraktes på veg i stedet for bane. I tillegg er store deler av vegnettet ikke dimensjonert for så store og tunge kjøretøy.

H og Frp vil åpne for lange trailere.

Lokaltogene
VISTA Utredning AS har utredet nytte og kostnad ved statlig kjøp av regional- og lokaltog for et utvalg strekninger. De anbefaler å erstatte tog med buss slik: Raumabanens nattog, Arendalsbanen, Bratsbergbanen, regiontog på Randsfjordbanen og vinterruter Voss–Myrdal. Frp og H slutter seg til anbefalingen. Flertallet, dvs. de andre partiene, mener erfaringen fra Arendalslinjen viser at man må være skeptisk til at bussen vil være et like godt tilbud.

Organisasjonsendringer
H, Frp og V: Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet skilles ut i eget AS. NSB BA omformes til AS og rendyrker forretningsområdet til person- og godstransport. Flertallet var lunkne eller negative til dette.

Konklusjon
NTP vil være til liten hjelp når transportsektoren skal bidra til et miljømessig bedre samfunn, et samfunn for alle generasjoner og et samfunn for både by og land. Og ikke minst, NTP gir ingen anvisninger på hvordan akutte problemer for kollektivtrafikken kan løses: høye takster, trafikkselskapenes fattigdom (lav kapitalintensitivitet), høye lønnskostnader for en næring som er og blir forholdsvis personalintensiv med små muligheter for billigimport fra andre land, og borgernes undervurdering av smerte og tap ved alminnelige og dagligdagse trafikkulykker.

Nytt om samferdsel i Norge

– fortrinnsvis utdrag hentet fra dagspressen og pressemeldinger

Ny jernbane utsatt igjen
Åpningen av den nye jernbanetraseen gjennom Sande er nok en gang utsatt. Ny dato er nå satt til 6. juli, men det forutsetter at leveransen av signalanlegget ikke blir ytterligere forsinket, et problem som allerede har forsinket åpningen i trekvart år. Dersom alt hadde gått etter planen, ville det 12,7 kilometer lange dobbeltsporet gjennom Sande vært tatt i bruk allerede sommeren 1998. Den gang var det Stortinget som satte kjepper i hjulene ved ikke å bevilge nødvendige midler for å sluttføre det de tidligere hadde vedtatt. Nytt åpningstidspunkt ble så satt til juli i fjor, men en forsinket leveranse av signalanlegget fra Adtranz førte til at Jernbaneverket måtte ytterligere forskyve tidspunktet for trafikk på den nye strekningen.
Drammens Tidende 16.3.01

Godstoget kan komme tilbake
En tverrpolitisk og svært optimistisk arbeidsgruppe i Gjøvik kommune kan nå fortelle at NSB åpner for godstrafikk på Gjøvikbanen igjen. – Hvis næringslivet i regionen klarer å fylle ti vogner hver dag, får vi godstoget tilbake, konstaterer trioen Finn Olav Rolijordet (RV), Hans Petter Nikolaisen (Frp) og ordfører Kåre Haugen (Ap).
– Nå er vi kommet så vidt langt med prosjektet, og har så god tro på det, at vi synes det er på tide å informere publikum, forklarer ordfører Kåre Haugen. I går ble leder Tore Sagstuen i Gjøvik Næringsråd satt i sving med å "selge" togtransporten som ide overfor næringslivet i distriktet.

Arbeidsgruppa ser for seg at det etableres en ny terminal, for eksempel på Reinsvoll, dit tømmer og gods fraktes med lastebil.
– I dag må man kjøre godset helt til Alnabru før det kan lastes på toget, bemerker Finn Olav Rolijordet.
Det anses som uaktuelt å gjenoppbygge terminalen i Gjøvik, som blant annet ble forsynt direkte fra Hunton Fiber via et sidespor. Hunton var for øvrig også den siste industrikunden på Gjøvikbanen, før NSB la ned godstransporten i 1995.
Oppland Arbeiderblad 15.3.01

Gjøvikbanens videre skjebne blir snart avgjort. Kanskje kan vi til og med få tilbake godstrafikken igjen? Bildet viser et typisk Gjøvikbanetog på Gjøvik stasjon i gjor vår. Foto: Hans Petter Kristoffersen

Kan fylle fem godsvogner daglig
Oppland Metall AS og Norsk Metallfragmentering AS i Hunndalen kan sammen fylle fem godsvogner daglig på Gjøvikbanen. Industriparken på Raufoss har 100 lastebiler inn og ut hver uke. – Det er opp til NSB å komme med et konkurransedyktig tilbud, sier næringslivsrepresentantene.
Oppland Arbeiderblad 19.3.01

Vil ikkje selje billettar
Svært mange reagerer negativt på nedlegginga av billettsalet på Ål stasjon. NSB seier likevel at stenginga av billettsalet er endeleg. Telefonsvarar og internettsal gir upersonleg og dårlig service meiner dei reisande. Leiar i hovudutvalet for regionalutvikling i Buskerud, Unni Hennum Lie, vil ta saka opp med NSB. Men nedlegginga av billettsalet på Ål stasjon er endeleg, seier distribusjonssjef Petter Helgesen.
NRK Buskerud 23.1.01

Timetoget er avgått med døden
Økonomidirektør Kjell Haukeli i NSB erklærer timetogplanene for døde etter at Connex overraskende har valgt å trekke seg fra prosjektet. Connex opplyser at det først og fremst er NSBs høye prisfastsettelse på togmateriellet som er årsaken til at de trekker seg. Det franske togselskapet Connex har lenge vært interessert i å ta over restene etter at Timetoget Bratsbergbanen AS ble avviklet i høst. For en drøy uke siden bestemte styret i selskapet å sende NSB et konkret tilbud. Nå har de altså overraskende bestemt seg for å trekke seg.

Nils Giskeødegaard og Frank Driessens i Connex bekrefter at selskapet har trukket seg fra forhandlingene med NSB om Timetoget Bratsbergbanen AS. De to, som har sittet i forhandlinger med NSB, forteller altså at det i hovedsak er NSBs svært høye prisfastsettelse på togmateriellet som har gjort at de skrinlegger planene. – Konklusjonen etter vår siste gjennomgang av planene og det tekniske utstyrets tilstand var at et tilbud fra Connex til NSB ville være på et så lavt økonomisk nivå at vi bestemte oss for ikke å gi dere et tilbud, skriver planleggingssjef Frank Driessens i et brev til NSB. Connex så også for seg problemer med sertifisering og med tilgangen på kvalifiserte vognførere.
Telen 7.2.01

Storsatsning på ny stasjon
Fjellhamar stasjon skal moderniseres for millioner, og blir ikke til å kjenne igjen. Lokalbefolkningen skal lokkes tilbake til toget. Fjellhamar stoppested var den gamle hovedstasjonen i Lørenskog, og hadde sine glansdager da tettstedet var kommunens mest trafikkerte. Så tok bruken av privatbiler over i takt med senterutvikling og økt boligbygging andre steder i kommunen. Nå er trafikken heller laber på NSBs mest nedslitte stoppested mellom Oslo S og Lillestrøm. I gjennomsnitt oppsøker bare rundt 900 personer perrongen hver dag. Altfor lite, konkluderer Jernbaneverket Region Øst, og jobber på spreng for å fornye hele stasjonsområdet. Lørenskog kommune hilser moderniseringen velkommen.

Fjellhamar stoppested skal bygges opp som et trafikktorg, med atkomst via en helt ny parkeringsplass. Perrongen skiftes ut, og togpassasjerene får helt nytt overbygg å vente under. Den lumske og smale jernbaneundergangen gjøres bredere og får to kjørefelt. De forhatte trafikklysene forsvinner for evig og alltid. Gang- og sykkelveien legges atskilt fra veibanen, med inngang via egen venderampe til perrongen kombinert med trapp. Alt skal innhylles i tiltalende, grønne parkområder.
Romerikes Blad 5.2.01

Ringeriksbanen: Planleggingen fortsetter
Kostnadene for prosjektet Ringeriksbanen er anslått 3,2–4,4 milliarder kroner, avhengig av hovedtrase og løsningsvarianter. Dette går fram av en orientering av status og framdrift for planlegging av Ringeriksbanen. Orienteringen er tatt inn i et forslag som er lagt fram i statsråd i dag.

I orienteringen blir det vist til at Stortinget i 1996 vedtok at det skulle gjennomføres to alternative utredninger for prosjektet Ringeriksbanen. De to alternativene var Sandvika–Kroksund–Hønefoss og Sandvika–Åsa–Hønefoss. Konsekvensutredningen for disse to alternativene er nå gjennomført og godkjent. Det foreligger dermed et grunnlag for den lokale behandlingen av hovedtrasevalg i de berørte kommunene Bærum, Ringerike og Hole. Behandlingen av kommunedelplanene for Ringeriksbanen vil bli sluttført i løpet av januar i år. Etter at det foreligger vedtak i de berørte kommunene og saken er ferdigbehandlet i Jernbaneverket, tar Samferdselsdepartementet sikte på at saken skal legges fram for Stortinget våren 2001.

Kostnadene for prosjektet Ringeriksbanen er anslått til 3,2–4,4 milliarder kroner, avhengig av hovedtrase og løsningsvarianter. – Uansett valg av hovedtrase er det her snakk om en omfattende jernbaneutbygging som

må prioriteres i forhold til andre høyt prioriterte utbygginger av infrastruktur. Ikke minst gjelder dette den omfattende dobbeltsporutbyggingen Skøyen–Asker og Oslo S–Ski som inngår i Oslopakke 2, og som er viktig for å styrke kollektivtrafikken i Oslo-området. Av kapasitetshensyn i Vestkorridoren bør dobbeltsporutbyggingen Skøyen–Asker uansett gjennomføres før en utbygging av Ringeriksbanen, går det fram av orienteringen.
Pressemelding fra Samferdselsdepartementet 26.1.01

SFT advarer mot miljøbombe for Oslo: Til felts mot ti felter
Statens forurensningstilsyn slakter planene om tifelts motorvei fra Asker til Oslo: – Et stort skritt i helt gal retning, konkluderer direktør Håvard Holm. Nær endeløse køer stamper hver dag på E18 inn og ut av Oslo. Men Statens vegvesens plan om storstilet utbygging mellom Holmen og Framnes får SFT til å bruke storslegga. –Svært alvorlig. Og helt galt i forhold til alle målsetninger om å ta miljøhensyn, er kommentaren fra direktør Håvard Holm. – Veikapasiteten blir mye større. Dermed vil også trafikken øke tilsvarende, sier Holm, som fastslår at det ikke er mulig å bygge seg ut av trafikkproblemene. –Tvert imot vil en slik utvidelse føre til stort press for å bygge ut videre i begge ender.

Veiutvidelsen er beregnet å gi 35 % økt biltrafikk i vestkorridoren. Det betyr tilsvarende mer av støy, svevestøv og klimagasser. – Dessverre går det gal vei hele tiden, mens vi burde snudd en trend. Når vi ikke en gang klarer å snu her i Oslo-området, skjønner jeg ikke helt hvordan vi skal få gjort det andre steder, sier Holm, som mener alternativene til storstilt veiutbygging er opplagte: – Skikkelig kollektivsatsing, veiprising for å bremse opp bilbruken og restriksjoner på parkering.
Aftenposten 23.2.01

"Hermelin" tilbake på sporet
Malmtogsloket "Hermelin" – MTABs Dm3-lok nr. 1218 – som sporet av ved Riksgrensen i november 1999, ble reparert ved Trainmaint Nord sitt verksted i Notviken (Luleå), og er nå tilbake i trafikk. Avsporingen skjedde om kvelden den 12. november 1999, da loket drog vestgående malmtog 9918 med 52 fullastede malmvogner mellom Kiruna og Narvik. Vedvarende regnvær hadde underminert banelegemet, og loket pløyde seg ned i et stort elvefar som aldri hadde vært der før.

Loket fikk omfattende skader. Havariet var totalt og loket nærmest å betrakte som vrak. Rammen var imidlertid ikke kommet ut av stilling, og MTAB besluttet derfor å reparere loket. Etter ca. 10 000 arbeidstimer kunne så "Hermelin" settes inn i malmtogskjøringen igjen i sepember i fjor. Reparasjonskostnadene kom på ca. 15 millioner kroner.
Gunnar A. Kajander

MTAB med tap
LKABs årsregnskap for 1999 viser at datterselskapet MTAB – Mamtrafik AB – hadde et tap på 21 millioner svenske kroner. Det er 18 millioner svenske kroner mere enn året før. Ifølge "Karven", som er organ for Malmbanans Venner, er forklaringen å finne i jernmalms-krisen. LKAB leverte derfor mindre malm. Dermed gikk også transportvolumet ned. Trøsten for LKAB er at togtransportkostnadene for selskapet er redusert fra 33 kroner pr. tonn i 1992 til ca. 18 kroner pr. tonn de siste årene.
Gunnar A Kajander

Trønderbanen øker
Trønderbanen hadde 4,4 % trafikkvekst i januar 2001 sammenlignet med januar året før, opp fra 43 162 til 45 050 (2001). Veksten kan skyldes stive timesruter og nytt materiell (BM 93). Trønderbanen har ca. 1 million passasjerer per år. For å klare timesruter ble fem stasjoner nedlagt, ikke uten en del debatt. NSB regner med at de dermed mister ca. 30 000 passasjerer per år. Til sammenligning regner NSB med at de mister ca. 200 000 til den nye ekspressbussen Stjørdal–Trondheim.

Ca. 80 % av trafikken er til jobb eller skole. Med ny endestasjon på Lerkendal får Trønderbanen flere studenter om bord, med et annet reisemønster som jevner ut trafikktoppene slik at gjennomsnittsbelegget øker. Etter én måneds drift har Trønderbanen en imponerende punktlighet på 97 %.
Trønderavisa 12.2.01 og produktsjef Erlend Solem, NSB

Framgang for Flytoget i 2000
Flytoget hadde en fin framgang i 2000. Resultatet er 74 millioner kroner bedre enn budsjettert. Flytoget hadde 50 000 flere passasjerer i 2000 enn i 1999. Det er færre enn forventet, og årsaken er hovedsakelig at

NSB Gods har leid inn et diesellokomotiv fra det svenske selskapet TGOJ for å teste det ut på Nordlandsbanen. Dette er et GM-lok med en ytelse på 3200 HK. Foto: NSB Gods

vårt totalmarked i flytrafikken er blitt mindre, sier Flytog-direktør Berit Kjøll etter at styret i Flytoget nå har godkjent årsregnskapet for 2000. Ordinært resultat før skatt ble minus 111 millioner kroner. Det er 74 millioner kroner bedre enn budsjettert. Dette er også bedre enn de forutsetningene Stortinget har lagt til grunn. – Resultatet i 2000 legger et meget godt grunnlag for å nå målet om plussresultat i 2004, som myndighetene har satt for selskapet, sier Kjøll.

Det gode resultatet skyldes i stor grad en omfattende kostnadseffektivisering i selskapet, slik at kostnadene er 55 millioner kroner lavere enn budsjettert for 2000. Billettinntektene er imidlertid lavere enn forventet. Flytogets suksess er helt avhengig av utviklingen i flytrafikken. Reisende på Oslo Lufthavn, bortsett fra transit- og transferpassasjerer, er vårt marked. Dette markedet er blitt to prosentpoeng mindre i 2000, mot en prognose på fire prosent. I en slik situasjon er 50 000 flere passasjerer i 2000 også en fin framgang, sier Kjøll.
Pressemelding Flytoget februar 01

Togbilletter hos Narvesen
På stasjonene Porsgrunn, Larvik, Sandefjord, Tønsberg, Holmestrand, Hamar, Lillehammer, Moss, Fredrikstad, Sarpsborg og Halden blir det salg av togbilletter hos Narvesen. Overføringen av billettsalget til Narvesen skjer til ulik tid fra stasjon til stasjon. Hos Narvesen blir det mulig å kjøpe alle NSB-billetter som ikke krever plassreservering. Forhåndsbestilte billetter og periodebilletter kan også hentes i Narvesen-butikken. Togbilletter blir dermed tilgjengelige utenom stasjonene.

I startfasen skjer salget via eksisterende Narvesen-butikker i tillegg til NSBs eget salg på stasjonene. Overføringen av billettsalget til Narvesen skjer til ulik tid fra stasjon til stasjon. Det skyldes ulike praktiske tilpasningsbehov ved de enkelte stasjonene. Tilpasningsarbeidet starter medio mars og ventes avsluttet høsten 2001.

Service hos Narvesen
I avtalen med Narvesen er det følgende krav til service og tilgjengelighet på stasjonene:
- Åpningstider som gjør det mulig at 90 % av på- og avstigende kunder på den enkelte stasjon kan kjøpe billetter eller hente ut forhåndsbestilte billetter direkte tilknyttet togreisen.

- Bemanningen må sikre at maksimum frammøtetid på stasjonen for å kjøpe billett eller hente ut forhåndsbestilt billett er 10 minutter før togets rutemessige avgang.
- Narvesen skal gi enkel trafikk-, produkt- og avviksinformasjon til kundene.
- Narvesen skal hjelpe bevegelseshemmede fram til toget.
- Det skal være tilstrekkelig profilering av NSB gjennom at det plasseres "shop- in- shop"-elementer (NSB-markering) i Narvesen-butikken.
- Det opprettes egen kundereferansegruppe som følger opp tjenestetilbudet og servicemålene.

Positiv evaluering
NSB har høye salgs- og distribusjonskostnader. NSB Mellomdistanse har sammenlignet seg med europeiske togselskaper det er naturlig å sammenligne seg med (Danske Statsbaner, Schweitzerische Bundesbahnen og Midland Mainline), og funnet at NSB har den høyeste andelen salgs- og markedskostnader i forhold til inntekter. I Mellomdistanse er det derfor gjennomført et prøveprosjekt med billettsalg hos Narvesen.

Evalueringen fra Fredrikstad er positiv både for den interne tekniske tilretteleggingen og i mottakelsen blant kundene. En undersøkelse utført av Norsk Gallup viser at tilgjengeligheten var god også da Narvesen var alene om å selge billetter i Fredrikstad. Ni av ti kunder ventet kortere enn 2 minutter. Selv om ikke alt var helt på plass under testen, viser tallene fra Gallup at 92 prosent av kundene fikk billetten de ønsket. Narvesen scoret, for øvrig, høyt på alle faktorene kundene sier er viktig, med ett unntak. Det var tilgjengelighet på rutetabeller.
Pressemelding NSB BA 22.2.01

Ny rapport: Jernbane danker ut vogntog
Norske transportører ville spart millionbeløp ved å bruke jernbane i større grad. Vestlandsforsking har regnet ut at dersom all fiskeeksport til Europa ble gjort med jernbane, ville dette gitt en innsparing på 70 000 tonn drivstoff, melder NRK. Et av Norges største transportselskap, Waagan i Sula ved Ålesund, har i en periode prøvd ut et system med jernbanefrakt.

Prosjektleder ved Vestlandsforsking, Otto Andersen, sier erfaringene viser at dette er en svært god løsning både miljømessig og økonomisk.
P4 2.3.01

Må nedlegge 300 jernbaneoverganger
Jernbaneverket vil leggje ned 300 planovergangar på Bergensbanen i løpet av dei nærmaste åra. Dei siste tre åra er ca. 70 planovergangar mellom Gulsvik og Bergen stengt. Mange av dei gamle overgangane er farlege og må erstattast med planfri kryssing, seier prosjektleder Gry Stenersen i Jernbaneverket.

Jernbaneverket har fått midlar over ein fireårsperiode særskilt øyremerka til fjerning av farlege planovergangar på Bergensbanen. Nå står det igjen berre eit år av denne perioden, og 70 overgangar er fjerna. Det er ikkje alle stader det er så lett å få fortgang i nedlegging av planovergangar, og Jernbaneverket har ennå ikkje fått bevilga nok pengar til nedlegging av alle dei 300 overgangane som står igjen på Bergensbanen, seir Gry Stenersen.
NRK Buskerud 3.3.01

Waagan hekter av NSB
Waagan transport er på landevegen igjen etter at NSB ikke klarer å holde togtidene. Statsbanen legger seg flat for kritikk og vil snarest ha godset på sporet igjen. – Vi kan ikke fortsette med en transport som kommer fire til fem timer for seint. NSB må bli langt mer punktlig om vi skal fortsette med denne ordningen, sier en oppgitt Per Waagan til Sunnmørsposten. Fra denne uka går bare fire av tidligere ti ukentlige semitrailere på jernbanen. Resten kjører landevegen for å bringe kundene varer i riktig tid. Waagan mener det må en mentalitetsforandring i alle ledd i NSB dersom man skal få bukt med problemene.

– Matvarer kan ikke vente. De må til butikkene så raskt som mulig. Sist uke skulle vi levere matvarer, frukt og grønnsaker til butikker på Sunnmøre. Normalt går de med egne tog som skal være på Åndalsnes kl. 03.00 og hentes av våre kunder i Ålesund kl. 05.30. Da holder det ikke at togene er forsinket ,og at vi kommer med varene først ved ti, elleve-tida om formiddagen, sier Per Waagan til Sunnmørsposten.
Sunnmørsposten 6.3.01

TIMEtoget gikk i vasken, men NSB starter opp igjen med trafikken på Bratsbergbanen til sommeren. Her ser vi Y1-motorvogna under øvelseskjøring på Bratsbergbanen ved Tveitan hp. Foto 19.10.00 av Holger Schlaupitz

Ny sentralledelse i Jernbaneverket fra 1. juni
Fra 1. juni etablerer Jernbaneverket en sentralledelse for å styrke ledelsesfunksjonen i etaten. I tillegg til Jernbanedirektør Steinar Killi vil sentralledelsen bestå av fire etatsdirektører samt sikkerhetsdirektør og stabsdirektør. Funksjonene som sikkerhetsdirektør og stabsdirektør innehas av henholdsvis Ove Skovdahl og Ole M. Drangsholt.

Etatsdirektør Forvaltning skal være Jernbanedirektørens stedfortreder og skal ha linjeansvaret for den overordnete styring og kontroll i de fire regionene og utbyggingsenheten. Nåværende regiondirektør øst Jon Frøisland vil tiltre stillingen som Etatsdirektør Forvaltning.

Etatsdirektør Trafikk og samfunnskontakt skal ha ansvar for trafikkavdelingen med ruteplanlegging, sikkerhet for togframføring og kunde- og markedskontakt samt informasjonsavdelingen. Etatsdirektøren vil også ha ansvaret for arbeidet med overordnete premisser for stasjons- og knutepunktutvikling. Nåværende informasjonsdirektør Svein Horrisland vil tiltre stillingen som Etatsdirektør Trafikk og samfunnskontakt.

Etatsdirektør Banesystem skal ha ansvar for teknisk utvikling og teknisk regelverk med enheter for signal og tele, materiellsikkerhet samt baneteknikk, elkraft og dokumentasjon. Nåværende trafikkdirektør Jens Melsom vil tiltre stillingen som Etatsdirektør Banesystem.

Etatsdirektør Ressurser og strategi skal ha det overordnete ansvaret for organisasjonsavdelingen, økonomiavdelingen og avdelingen for langtidsplanlegging og strategi. Nåværende plan- og utredningsdirektør Stein O. Nes vil tiltre stillingen som Etatsdirektør Ressurser og strategi.
Pressemelding fra Jernbaneverket 6.3.01

Klart for avgang fra Arendal igjen
Fra 24. juni ruller togene på Arendalsbanen igjen. Det bestemte styret i NSB i går. NSB-direktør for langdistanse, Leif Øverland, understreker at togstoppen på Arendalsbanen ene og alene skyldes mangel på lokførere. – Vi var i en presset situasjon da mange lokførere måtte overføres til Østlandet. Det

gikk ut over vårt tilbud flere steder i landet, og Arendalsbanen ble rammet ekstra hardt, sier Leif Øverland. NSB-direktøren forteller at problemet er i ferd med å løse seg. – Men for å være hundre prosent sikre på holde hva vi lover, vil vi likevel vente med å åpne Arendalsbanen igjen til 24.juni. Da har vi fått tilbringertjenesten mellom Arendal og Nelaug på skinner igjen. Arendalsbanen er den beste tilbringertjeneste for Arendal/Grimstad- regionen til Sørlandsbanen, sier Øverland.
Agderposten 13.1.01

Revisjoner av Di 4 flyttes fra Marienborg
I årene som kommer, er det behov for revisjon hvert sjuende år for de fem Di 4-lokomotivene som er igjen på Marienborg. I løpet av 90-årene er antall diesellok som har hatt sine revisjoner på Marienborg, betydelig redusert. Kostnaden med å beholde anlegg for å utføre slike arbeider uten kontinuerlig pådrag blir for stor, og nye løsninger må finnes.

DSB kjøpte 37 lok av samme type som Di 4 i 1980 og har kompetanse og kapasitet til å utføre revisjonen til en lavere pris enn vår. Revisjoner av Di 4 har vært gjort ved Marienborg siden lokene ble anskaffet i 1980. Arbeidet har foregått sammen med øvrige revisjoner av Di 3 og mindre skiftelokomotiver, og har representert et kontinuerlig arbeidet ved verkstedet.

I dag består den tunge diesellokomotivparken av 5 stk. Di 4-lok, og arbeidsvolumet av tyngre revisjonsoppgaver er vesentlig redusert. Når Di 4, etter idriftsettelsen av de fire opsjonstogene BM93, kun vil gå i nattog og ellers være reservelok fra 2002, vil kilometerløpet reduseres med mer enn 50 %. Gods har tidligere konkludert med at de ikke vil benytte Di 4 i ordinær trafikk, og de vil nå prøve ut en ny loktype som leies fra Sverige. Revisjonsintervallet for Di 4 vil komme opp i sju år (fra 1,7 mill. km i 2000 til 0,6 mill. km i 2002). Dette medfører at det ikke er mulig å ha kontinuerlig revisjonsarbeid i vedlikeholdsbasen. Fokusering på kostnadseffektivt RCM-vedlikehold på gjenværende materiell vil gjøre det umulig å forsvare opprettholdelse av ressursene (personell, kompetanse og utstyr) til periodisk tungt revisjonsarbeide for disse lokene.

Det er tidligere besluttet å fornye vedlikeholdsanlegget i Trondheim. Dagens planer er redusert til en fornyelse av eksisterende lokstall på Marienborg. Dette medfører også frigivelse av vesentlige arealer for eiendomsutvikling på området. Dersom Di 4-lokene skal revideres i lokstall-lokalene i framtiden, må det investeres for dette. Dette betyr at den reelle kostnaden ved å forsette å revidere lokene her vil bli uforsvarlig høy.
Pressemelding NSB BA 21.2.01

Arne Wam visekonsernsjef i NSB
Konstituert konsernsjef Arne Wam har sagt ja til å gå inn i nyopprettet stilling som visekonsernsjef i NSB BA når Einar Enger overtar som konsernsjef 1. mars. Wams ansvarsområde vil bl.a. være forretningsutvikling og konsernstrategi. Samtidig vil han også ha et overordnet ansvar for kommunikasjon og samfunnskontakt. – Jeg er glad jeg kan være med og bidra til å få NSB på sporet av en positiv utvikling, sier Arne Wam. Arne Wam ble ansatt som direktør for NSB Mellomdistanse i februar 1999 og konstituert som konsernsjef 3. juli i fjor, etter at daværende konsernsjef Osmund Ueland måtte forlate stillingen.

– NSBs administrasjon og styre står nå midt oppe i en stor jobb med å legge et nytt strategisk fundament for selskapet, som skal danne grunnlaget for lønnsom drift og framtidig vekst. Vi skal fortsette arbeidet med å ha fokus på trafikksikkerhet, regularitet og punktlighet. Vi må kunne levere forutsigbarhet til kundene våre, og derfor skal vi fremdeles ikke love mer enn vi kan holde, og holde det vi lover. For første gang i NSBs nær 150 årige historie har vi siste halvår redusert produksjonen. Det ga oss kontroll med driften etter at vi hadde basert ruteplanen på både pålagt og frivillig overtid med ukontrollerte innstillinger som resultat. Nå har vi en forholdsvis stabil produksjon, sier Wam. Blant de viktigste rammevilkårene for NSB peker Wam på infrastrukturen, avgiftsregimet og offentlig kjøp som grunnleggende for å lykkes i årene framover.
Pressemelding NSB BA 28.2.01

Linx øker antall avganger til og fra København
Mandag 5. mars er det endelig klart for full trafikk mellom Göteborg og København. Linx AB øker antall avganger med X2000 over Øresundsbrua fra tre til fem pr hverdag. Med fem avganger i hver retning, er reisemulighetene bedre enn noen gang tidligere mellom de to skandinaviske storbyene. Opptrappingen betyr også at Københavns Lufthavn Kastrup blir enda mer tilgjengelig fra den svenske Västkusten. Reisetiden mellom Göteborg og København er 3 timer og 30 minutter. Erfaringene etter trafikkstarten 7. januar i år,er at trafikken over brua øker fra uke til uke.

Det er særlig svenske forretningsfolk som reiser til/fra Kastrup, samt svenske privatreisende til København, som til nå har vært de mest frekvente brukere. Men også det danske markedet er i ferd med å oppdage X2000 som et raskt og komfortabelt alternativ for reise til Sverige, sier markedssjef Øyvind Rørslett i Linx AB. Med fem daglige avganger regner Linx AB med at antall daglige reisende i løpet av våren vil passere 400 pr. dag. Målet på lengre sikt er å bli markedsleder for trafikktilbud mellom København og Göteborg, med 600–700 passasjerer hver dag.
Linx AB

– Har forsømt jernbanen
Stortingsrepresentant Sverre Myrli mener at politikerne har forsømt jernbanen gjennom en årrekke og latt skinnegangen forfalle. – Det vi nå ser, er et resultatet av manglende politisk prioritering, sier Arbeiderpartiets samferdselspolitiske talsmann på Stortinget. – Men det overrasker meg likevel at passasjertallet på tog går ned. – Jeg hadde nok fryktet en stagnasjon etter all elendighetsbeskrivelse av NSB. Men når NSB mister passasjerer for første gang er det alvorlig. Det er i det hele tatt vanskelig å forstå, sier Sverre Myrli. I Nasjonal transportplan, som Stortinget behandlet nylig, er det satt av flere milliarder kroner til å utvikle jernbanen. Det skal bygges dobbeltspor på jernbanen mellom Ski og Asker. Kongsvingerbanen skal rustes opp for 200 millioner kroner. – Dette burde selvsagt vært gjort for 10 år siden, sier Myrli. NSB er også i ferd med å sette inn nye tog i lokaltrafikken. Alt dette vil nok føre til noe bedre for togpassasjerene i framtida, mener han.
Romerikes Blad 4.3.01

Einar Enger på plass i NSB
Torsdag 1. mars fikk Einar Enger overlevert nøklene til sjefskontoret i NSB; han er nå NSBs øverste sjef. Einar Enger kommer fra sjefsjobben i Tine Norske Meierier og har klar ledelsesfilosofi. Han vektlegger samarbeid som et viktig verktøy, og framstiller seg selv som en spillende trener. Målene for NSB er også fastlagt, Enger vil satse på å gjenskape troverdigheten hos publikum. NSB skal fungere slik kunden vil, og NSB skal bli valgt av kundene fordi det er det beste alternativet. Konsernsjef Einar Enger er kjapt ute med å fortelle at det er kundene som er den egentlige sjefen. – Hvis NSB ikke evner å tilpasse seg kundenes behov, gjør vi en dårlig jobb. – Det handler om troverdighet og tillit, sier Einar Enger, som er full av pågangsmot i den nye jobben.
Pressemelding NSB BA 1.3.01

Gir klarsignal for ekspressbusser
Vestfold Kollektivtrafikk AS(VKT) har utarbeidet et meget spennende konsept for ekspressbusser fra Vestfold til Oslo. Vi forutsetter at fylkeskommunen avgir en positiv uttalelse til søknaden om ruteløyve. VKTs styre og ledelse har tatt tak i en problemstilling som er blitt forsømt av både fylkespolitikerne og administrasjonen i fylkeskommunen. Samarbeid med NSB vil gi de reisende i Vestfold halvtimesavganger til Oslo, enten med tog eller med buss. Dermed forbedrer kollektivtrafikken sin konkurransekraft i forhold til privatbilen, og brukerne får flere valgmuligheter. Det bør være avgjørende når Samferdselsdepartementet skal behandle søknaden. Vi forventer en rask og positiv tilbakemelding fra departementet.

Det er ingen grunn til å legge skjul på at etableringen av ekspressbussruter fra Vestfold til Oslo vil medføre økt konkurranse for NSB. Erfaringsmessig henter ekspressbusser sine passasjerer fra tre kilder: Trafikk overført fra personbil, fra tog og fra nyskapt trafikk. Mange reisende vil oppdage at ekspressbusser antagelig ikke kan konkurrere med NSB når det gjelder verken reisetid eller komfort. Derimot vil ekspressbusser kunne konkurrere på pris og punktlighet. NSB vil antagelig ha kapasitetsproblemer i rushtiden fram til det nye dobbeltsporet Asker–Skøyen står ferdig. I det perspektiv er det meget positivt at vestfoldingene får ekspressbusser som et supplement til Vestfoldbanen.
Tønsberg Blad 12.3.01

Nye kutt på Raumabanen
Bare kort tid etter at de nye motorvognene ble tatt i bruk, kommer NSBs nye kutt. Nå er det bare ett av de to togene som skal trafikkere strekningen mellom Dombås og Åndalsnes. Halveringen av rutetilbudet skjer samtidig som lastebileier Per Waagan må halvere antall lastebiler som blir fraktet med Raumabanen. Resultatet blir større tungtrafikk på E 136 over Lesja. Som erstatning for kveldstoget fra Dombås er det satt opp buss. Morgentoget fra Dombås blir ikke erstattet av noe nytt rutetilbud. – Årsaken til dette er liten trafikk. Så lenge vi ikke har bussforbindelse med Molde og Ålesund, klarer vi ikke å øke antall reisende på Raumabanen, sier NSBs salgsleder i Møre og Romsdal, Tove Sylte. Men hun legger til at begge Aganda-togene igjen vil trafikkere strekningen mellom Dombås og Åndalsnes fra juni til august.
Gudbrandsdølen Dagningen 20.3.01

Reisen til framtida er kollektiv...

Beskjeden fra FNs miljøtoppmøte til politikere, organisasjoner og bedrifter var klar: ta lokalt ansvar for globale utfordringer!

NSB har tatt utfordringen

NSB skal bli en miljøvinner – en referansebedrift – en av Norges tre beste miljøbedrifter innen år 2002. NSB fremste miljøbidrag er å få flere til å bruke toget.

Ett av NSBs svar på utfordringen fra Rio er dokumentet NSB Agenda 21.
Det setter selskapets virksomhet inn i et bredere samfunnsperspektiv.

NSBs nye miljøweb-sider inneholder strategiske dokumenter og informasjon om NSBs miljøarbeid – bl.a. om samferdselssektoren og miljø generelt:
www.nsb.no/miljo

NSB Agenda 21, Strategisk miljøplan og Miljøregnskap er å finne på Internett.
Trykte versjoner kan bestilles via web-sidene, eller skriftlig fra:
NSB, 0048 Oslo, Norge.
Fax: 23 15 31 52

Gazette

Ikke mulig å kjøre Agenda til Lillehammer
Kjøremønsteret på Dovrebanen gjør det ikke mulig å kjøre Aganeda-togene på hele strekningen fra Åndalsnes til Lillehammer, sier salgsleder Tove Sylte ved NSB i Åndalsnes. Ordfører Erland A. Løkken, Dovre, foreslo å kjøre "Rauma-togene" til Lillehammer en eller flere turer hver dag for å bedre togtilbudet i Gudbrandsdalen. Løkken la fram tankene for Oppland Jernbaneforum. Senere har Møre og Romsdal fylkeskommune uttrykt ønske om en slik løsning for å få direkte forbindelse til Lillehammer og Gardermoen.
Gudbrandsdølen Dagningen 20.3.01

Håp for lokaltog
Det kan bli lokaltog på Randsfjordbanen igjen fra årsskiftet. Tirsdag skal fylkespolitikerne avgjøre om man skal gå inn i forhandlinger med departementet om fylkeskommunalt ansvar for lokaltog på Randsfjordbanen. Fylkesvaraordfører Ole Furua Rødby sier til NRK Buskerud at han tror det blir en kombinasjon mellom tog og buss som vil gi det beste tilbudet til folk som bor på strekningen mellom Hønefoss og Drammen.
Drammens Tidende 19.3.01

Bratsbergbanen i gang igjen
Persontrafikken på Bratsbergbanen kommer i gang på nytt fra 24. juni. Det var den gode nyheten samferdselsminister Terje Moe Gustavsen hadde med seg til Skien torsdag. NSB begynner å få kontroll over den vanskelige situasjonen, som i fjor høst tvang dem til å legge ned en lang rekke avganger. Da betydde tiltakene som NSB følte seg tvunget til å gjennomføre, at all passasjertrafikk på Bratsbergbanen mellom Notodden og Porsgrunn ble lagt ned og erstattet av minibusser. Men nå har situasjonen lettet. NSB ser seg i stand til å starte opp en begrenset togtrafikk på strekningen på nytt.
– Det blir en begrenset trafikk. Det blir ikke så mange tog som fram til oktober i fjor. Noe av trafikken vil fortsatt skje med busser, sier samferdselsministeren.
Varden 9.2.01

Tog 476 (nattoget fra Bodø til Trondheim) kjører inn på Fauske stasjon 28.6.98 i midnattsollys. Det er mye folk. Dette blir det eneste lokktrukne toget på Nordlandsbanen dersom man gjør alvor av å sette inn type 93 i dagtogene. Foto: Roar G. Nilsson

Bergensbanen i all sin høyfjellsprakt med ekspresstoget og El 18 med B7-vogner. Foto: Michael Blum

Lokaltrafikken på Randsfjordbanen ble nedlagt fra 6. januar. Holger Schlaupitz fotograferte tog 560 30.12.00 på Vikersund stasjon bare noen dager før trafikken opphørte.

Danmark satser på toget
Gode tog til alle
Av Hans Petter Kristoffersen

Selv de danske privatbanene, som er eid av kommuner og fylker, satser på nye og moderne tog. Her ser vi et nytt tovogners tog av samme type som DSBs IC3-tog, men med annen innredning tilpasset lokaltrafikk. Foto i Gilleleie på Nord-Sjælland 28.10.00 av Hans Petter Kristoffersen

Innledning
Vi har sagt det før, og vi sier det igjen. Når det gjelder satsing på jernbanen og kollektivtrafikk, er Danmark blitt et foregangsland. I hvert fall når vi snakker om Norden. Hva som er årsaken til det, skal vi ikke diskutere så mye i denne omgang. Men det er et faktum at mens det i Norge og Sverige bare mer og mer dreier seg om lønnsomhet og fortjeneste også innenfor kollektivtrafikken, gjør danskene et ærlig og helhjertet forsøk på å gjøre alvor av det som et flertall av norske politikere bare snakker om i festtaler og valgår. Nemlig å se på kollektivtrafikken som et samfunnsgode.

DSB har nå lansert en plan som skal gjennomføres innen 2006. De har gitt den det svært beskrivende og gode navnet "Gode Tog til Alle". Planen er alt satt i gang, og man vil alt i løpet av inneværende år merke store forbedringer. Når denne planen er gjennomført, vil DSBs passasjerer kunne kjøre med nye og moderne tog, som har en langt bedre frekvens enn i dag. Hovedprinsippet i planen er at togene i hele landet skal kjøre på faste minuttall gjennom hele dagen. Toget skal være der når man har behov for det.

Høyere frekvens og raskere tog
En viktig del av planen er å anskaffe enda mer nytt materiell. Rett før jul i fjor vedtok DSB å bestille 89 nye tog til regional- og fjerntrafikken i Danmark. Disse vil sammen med de eksisterende IC3- og IR4-togene utgjøre grunnstammen i DSBs framtidige materiellpark. DSB vil da totalt disponere 243 moderne motorvognsett. I tillegg fortsetter utskiftingen av lokaltogene rundt København, og i 2005 vil 120 moderne lokaltog (S-tog) være i drift.

Et av hovedmålene med "Gode Tog til Alle" er økt frekvens. Toget skal i langt større grad tilfredsstille de reisendes behov, toget skal bli mer tilgjengelig. Det skal ikke lenger være nødvendig å lete etter togavganger i rutetabeller, på internett eller på telefon, toget vil i stor grad kjøre på faste minuttall fra tidlig om morgenen til seint på kvelden.

Reisetiden vil også gå ned, både fordi de nye togene går raskere enn de lokdragne, og fordi flere avganger får færre stopp. Det blir også flere forbindelser mellom Øst- og Vest-Danmark. DSB opererer med to kategorier fjerntog, InterCity og InterCityLyn. Forskjellen ligger i kjøretid og service om bord, det er nemlig det samme materiellet som brukes. En viktig forbedring vil være at det blir flere vanlige standardplasser på InterCityLyn-avgangene, og pga. at de har færre stopp, vil man spare 20–35 minutter i reisetid avhengig av reiselengde.

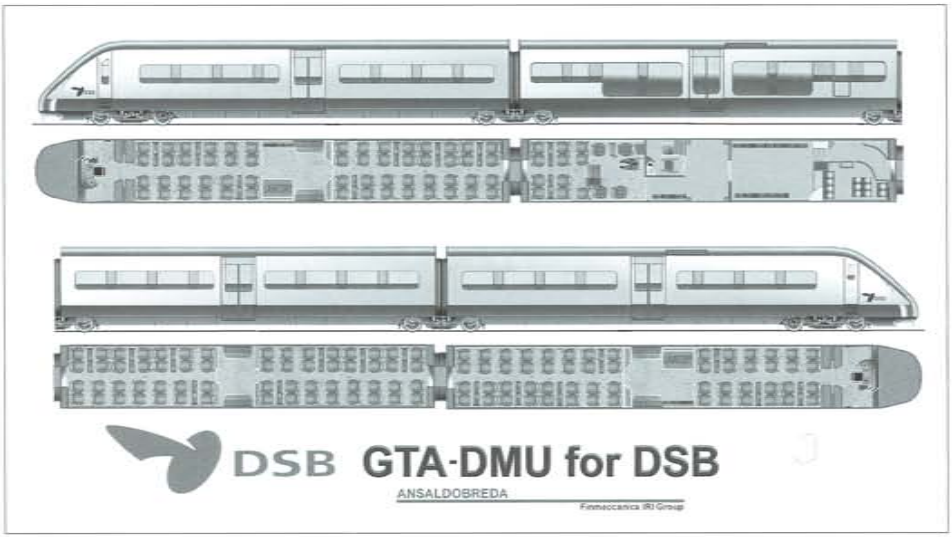
Tabellen nedenfor viser noen av de endringene som blir i kjøretid fra København H:

Til	*Reisetid i dag*	*Reisetid 2006*	*Tidsbesparelse*
Odense	1t 31 min	1t 13 min	18 min
Århus	3t 16 min	2t 49 min	27 min
Aalborg	4t 47 min	4t 09 min	38 min
Esbjerg	3t 23 min	3t 00 min	23 min

Nye tog

Selv om DSB nylig har vært igjennom et omfattende fornyingsprogram når det gjelder togmateriell, med anskaffelse av bl.a. IC3 og IR4, slår de også nå på stortromma og bestiller 83 nye dieseltogsett fra Breda i Italia til en pris av nesten fem milliarder danske kroner. De nye togsettene får betegnelsen IC4 og består av fire vogner. Ei av vognene har såkalt lavgulv, det vil si at inngangsdørene er i samme nivå som perrongen, noe som gjør det enkelt for rullestolbrukere og passasjerer med barnevogner og sykler å komme inn og ut av toget. Innredningen blir slik at det blir enkelte setegrupper med to og to seter mot hverandre med bord imellom som passer for familier og grupper av forretningsreisende, mens de som ønsker fred og ro på reisen, kan velge stoler i rekkeoppstilling. På godt dansk vis blir det også plass til sykler og barnevogner i togets fleksirom.

Toget får også et moderne informasjonssystem om bord som bl.a. viser hvilke plasser som til enhver tid er ledige. Det blir også informasjon via skjermer i togets vogner. Ved alle plasser vil det være adgang til å koble seg til med PC og høretelefoner, og det vil bli servering om bord med bl.a. trillevogn.



Skisse som viser hvordan de nye IC4-togene som DSB har bestilt vil se ut

DSB vil også fortsette innfasingen av nye S-tog i København-området. De første nye S-togene begynte å kjøre i 1996, og i dag er det 25 nye togsett som er satt i drift. I desember 2005 er alle de planlagte 120 nye togsettene i drift.

"Gode Tog til Alle" omfatter også en mer intensiv togdrift omkring de andre større byene i Danmark. Det er tatt politiske beslutninger om at togtrafikken rundt byene Odense, Aalborg og Århus skal styrkes, slik at det vil bli åpnet flere nye stasjoner. Som et minimum vil det gå to tog i timen. På Svendborgbanen mellom Odense og Svendborg har DSB leid inn tog av typen Talbot Talent (samme type som de nye Agenda-togene til NSB) . Disse vil bli satt i drift alt i år, men fra 2003 vil frekvensen øke til tre tog i timen på denne strekningen.

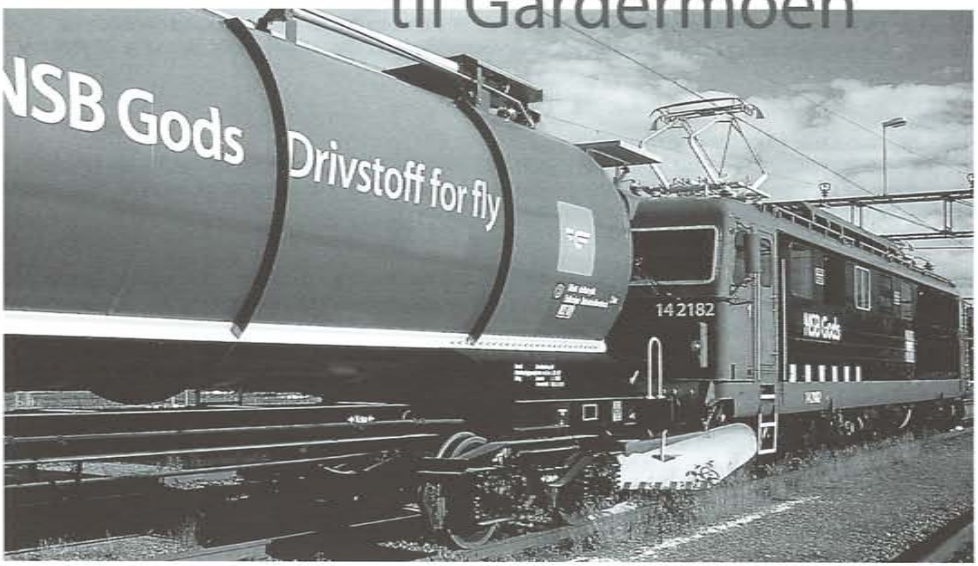
Det blir som tidligere nevnt en god del forbedringer alt i inneværende år, men det er først i 2006 at DSB rår over det antall tog som trengs for å gjennomføre prosjektet "Gode Tog til Alle". De første IC4-togene blir levert i 2003. Forbedringene vil skje suksessivt i årene framover, og det vil merkes på økt frekvens og raskere tog. De vil også bryte ned skillene mellom InterCity og InterCityLyn, ved at folk med en Standard-billett nå også kan reise med InterCityLyn. Det skal altså ikke koste noe mer å reise fortere. Men det vil selvsagt være mulig å betale mer for å få et høyere servicenivå om bord på InterCityLyn.

InterCityLyn vil kjøre i timesfrekvens mellom København og Århus fra morgen til kveld alle hverdager og lørdag formiddag og søndag ettermiddag. I tillegg vil InterCity-tog fortsatt kjøre hver time mellom København og Aalborg hver dag fra tidlig morgen til seint på kvelden. Det betyr at det fra juni 2001 blir to tog i timen mellom Århus og København. Med InterCityLyn er kjøretiden mellom Århus og København ca. 20 minutter kortere enn med InterCity. I tiden fram mot 2006 vil DSB ha ulike midlertidige løsninger for å avhjelpe bl.a. kapasitetsproblemer på Sjælland. En av disse går ut på å leie inn to-etasjers togsett. Oppe i alt dette må vi heller ikke glemme Øresunds-forbindelsen, som fra juni 2001 skal være fullt oppegående med alle Øresunds-togene fredig levert.

Vi fortsetter å bli imponert over danskenes måte å satse på. Og jeg kan ikke la være å stille et litt undrende spørsmål om hvorfor NSB Mellomdistanse drar til England for å se på det skakkjørte engelske jernbanesystemet når de skal på studietur. Det er jo bare å sette seg på nattoget til København og lære av danskene.

Danskene satser stort på togtrafikken, og det fører til at mange bruker det. Her ser vi et Øresundstog med svensk Kustpil-materiell som nettopp har ankommet til København H 28.10.00. Foto: Hans Petter Kristoffersen

8600 tankbiler kom aldri på veien til Gardermoen



...toget tok over til beste for miljøet

Hvordan frakte 350.000.000 liter flydrivstoff trygt og miljøsikkert – fra Oslo til Gardermoen? Å frakte drivstoff for fly langs E6 ville krevd 24 tankvogner hver eneste dag året rundt.

Derfor har NSB Gods overtatt jobben med Aladdin, et tog av 15 spesialkonstruerte tankvogner – de mest moderne i hele Europa. Toget fyller de strengeste krav til både sikkerhet og miljø.

Kunden vår er Oslo Lufthavn Tankanlegg A/S, som eies av Norske Shell, Esso Norge, SAS Oil Norway, Total og Statoil Norge.

NSB Gods

Nytt om jernbaner i andre land

Sverige

SJ investerer 2,5 milliarder i 43 nye regionaltog

Det nyetablerte SJ AB starter opp med å gjøre en storsatsing, og kjøper 43 nye toetasjers regionaltog av den franske produsenten Alstom. De nye togene er først og fremst tenkt å bli satt inn i trafikken i Mälardalen. Det første toget skal leveres høsten 2003 og samtlige tog skal være levert i løpet av 2004. Reisetidene kommer etter dette til å bli redusert med opptil 25%.

Avtalen med Alstom innebærer at SJ AB kjøper to ulike modeller av togene, 27 tog som tar 300 personer og 16 tog som tar 200 personer. Togene har en topphastighet på 200 km/t og har en svært rask akselerasjon og nedbremsing. I dag bruker togene 67 minutter på strekningen Västerås-Stockholm, mens den vil ta 50 minutter med de nye togene.

Storbritania

Bruker 780 milliarder på britiske jernbaner

Det britiske jernbanetilsynet vil oppgradere banenettet for 780 milliarder kroner. Prosjektet er det største i sitt slag i Europa. Ifølge tilsynsmyndigheten Strategic Rail Authority (SRA) skal investeringene legge grunnen for en økning av antallet togreisende med 50 prosent og en økning i godsmengden på 80 prosent.

Men utgangspunktet er svært dårlig. I løpet av de fire siste årene har britiske jernbaner vært rammet av fire svært alvorlige togulykker. Brukernes tillit til jernbanene har vært synkende helt siden det gamle statsbaneselskapet British Rail ble privatisert for sju år siden.

Oppgraderingen skal gjennomføres i samarbeid mellom den britiske stat og de private investorene i jernbanesektoren. -I omfang og mangfold er dette kanskje det største slike samarbeidsprosjekt i Europas historie, heter det i planen, som ble lagt fram tirsdag. SRAs sjef Sir Alastair Morton sa at planen inneholder lesestoff som vil være ubehagelig for enkelte politikere og transportøkonomer. -Dette er et transportapparat som stammer fra det 19. århundre, som bare i ubetydelig grad ble endret og modernisert i det 20., og som nå må settes i stand til å spille en nøkkelrolle i det 21., framholdt han.

Spania

Høyhastighetslinjer bygges

Arbeidet med byggingen av den 796 km lange høyhastighetslinjen mellom Madrid og Barcelona og videre til den franske grensen går raskt framover. På delstrekningen Madrid-Lleida (480 km) er byggingen i gang, mens strekningen Lleida-Barcelona (170 km) snart følger etter.

Tyskland/Nederland

Ny forbindelse

I november i fjor begynte den nyeste generasjon tyske ICE-tog, ICE 3, å trafikkere strekningen Køln-Amsterdam med syv daglige avganger. Reisetiden er ca 2,5 time. Den nye forbindelsen kalles "ICE International" og erstatter de gamle EuroCity forbindelsene. Når den nye høyhastighetslinjen mellom Køln og Frankfurt står ferdig i 2002, vil vi få en ny forbindelse mellom Amsterdam og Frankfurt. ICE 3 kan kjøre med hastigheter opp mot 330 km/t.

Resten av verden

Planer om jernbane til Tibet

Kinesiske myndigheter godkjente 8. februar i år en plan om å bygge en jernbane fra Golmund vest i Kina til Lhasa i Tibet. Den nye banen vil bli 1 125 km lang, og banen ventes ferdig om lag sju år. Avstanden fra Bejing til Lhasa via den nye banen vil da bli på 3 900 km. Den nye banen vil bli verdens høyestliggende.

Tibets opposisjonsledere i eksil sier at den nye jernbanen vil gjøre det lettere for de kinesiske okkupantene å bosette flere kinesiske arbeidere i Tibet og utnytte landets olje- og gassressurser. Tibets åndelige leder, Dalai Lama, mener det er best at utenlandsk industri og næringsliv ikke blir involvert i industriell utvikling av landet hans. Den kinesiske statsministeren, Zhu Rongji, mener at jernbanen vil bidra til å få fart på økonomi og kulturell utveksling. Tibet er i dag Kinas eneste region uten jernbanen.

The Economist, 17.2.2001

ARE i vinden

Av Marit Thorsen, informasjonsdirektør i NSB Gods

Nordisk samarbeid på godssiden med Artic Rail Express hvor toget går fra Narvik gjennom Sverige, har vært en suksess i flere år. Nå samarbeider ARE også med Finland: 16. januar gikk det første toget med 1 500 tonn natriumklorat til finsk og svensk papirindustri fra Narvik med tog til Torneå.

– Svenske Eka Chemicals har en fabrikk på Mo i Rana som årlig produserer 52 000 tonn natriumklorat som brukes i papirindustrien. Dette ble tidligere fraktet med båt langs svenske- og finskekysten til Finland. Eka Chemicals måtte finne nye transportløsninger. I dag blir stoffet, som er i pulverform, fraktet med båt to ganger i uken (Meyership) til Narvik i spesialproduserte containere. I Narvik kan containerne overføres direkte på toget, forteller regionleder Trude Bertnes i Narvik.

Hver søndag går et fullastet tog med 16 vogner til Torneå. To lok må tas i bruk for å få toget på 1 500 tonn av gårde. Et vanlig togsett er på rundt 1 000 tonn. Fremme i Torneå blir natriumkloratet satt på lager for å bli distribuert per bil og tog til kundene. De tomme containerne går i retur til Narvik og videre med båt til Mo i Rana.

– Prosjektet viser at mange aktører kan samarbeide om miljøvennlig transport. De involverte på norsk side er Rana Havnevesen, Meyership, Narvik Havnevesen og NSB Gods ARE. På svensk og finsk side er Green Cargo, Green Cargo Road and Logistics og VR Cargo i Finland med. Dette er klart positivt for ARE, og samarbeidet med svenskene og finnene går veldig bra, sier Trude Bertnes.

En styringsgruppe er nedsatt med ansvar for prosjektet. Deltakerne mener dette er Nordkalott-samarbeid i praksis, og at det er positivt å komme i gang. Det er et spennende og interessant prosjekt hvor mange biter skal på plass i en lang logistikkjede.

Natriumklorat er oksyderende og brannfarlig i kontakt med for eksempel klor. Eka Chemicals har derfor hatt alle som er i involvert i transporten, på kurs.

Et ARE-tog på Ofotbanen. Foto: NSB Gods

Det skjer ting i nord . . .

Av Gunnar A. Kajander

Tågkompaniet satser videre

En ny dagtogforbindelse mellom Kiruna og Umeå via Luleå er med i det anbud som Svenska Tågkompaniet (TKAB) i mars leverer til statlige Rikstrafiken, som er den myndighet som handler opp togtrafikk på de ikke-kommersielle banestrekningene i Sverige. Den nåværende konsesjonen for togtrafikken på Norra Norrland går ut i 2002, og neste konsesjonstildelning gjelder fram till 2006 med opsjon til 2009.

Tågkompaniet tok i januar 1999 over som operatør av nattrafikken på Norra Norrland. Selskapet står som operatør av nattogene Gøteborg–Luleå og Stockholm–Luleå/ Narvik samt regiontrafikken på Malmbanen/Ofotbanen Luleå–Kiruna–Narvik. Det kjøres ikke lenger dagtog mellom Sør-Sverige og Norra Norrland.

Av regnskapet for de 18 første driftsmånedene, som Tågkompaniet legger fram på nyåret 2001, går det fram at selskapet i 1999 hadde en omsetning på ca. 330 millioner svenske kroner. Resultatregnskapet for hele perioden viser underskudd. Det skyldes først og fremst de start- og utviklingskostnader selskapet dro på seg ved oppstarten i 1999. På grunn av oppdelingen av regnskapsåret er det ikke mulig å få fram omsetningstall for hele år 2000. Statistikken viser imidlertid en passasjerøkning på 15–20 % sammenlignet med 1999.

Når adm. direktør Jan Johansson presenterer driftsutviklingen etter to års drift, unngår han ikke å nevne de problemer selskapet har hatt å slite med. Det begynte med at plassbestillingssentralen i Ånge fikk innkjøringsproblemer, noe som i sin tur førte til krangel med Telia. Så oppsto el-feil på Malmbanen mellom Kiruna og Riksgrensen. Det førte til at passasjerene på narviktoget ved et tilfelle måtte evakueres med snøskuter. Så kom oversvømmelsen i Mellan-Norrland med stengning og redusert framkomlighet på Norra Stambanan. Den absolutt verste episoden inntraff da man en natt måtte overføre 2000 reisende fra nattogene i 50 busser og 75 drosjer. Totalt kostet oversvømmelsen Tågkompaniet mellom tre og fem millioner sv kroner. Selskapet diskuterer nå erstatningskravene med sitt forsikringsselskap.

På toppen av dette kom staten og ville ha inn avgifter for Øresundsbrua. Det på tross av at selskapet ikke trafikkerer brua. Etter hvert fikk man også ryddet denne saken av verden. Tågkompaniet hadde beregnet kostnaden for øresundsavgiften for høyt. Selskapet måtte betale 10–11 millioner svenske kroner, en kostnad man i prinsippet har fått full kompensasjon for.

Tågkompaniet får dessuten ny togmatleverandør. Skandinavien Service Partners (SSP) tar over etter Luleå-selskapet Nordservice. Ifølge Jan Johansson kommer dette ikke til å påvirke noen del av den norrbottniske profil som utgjør selskapets varemerke. SSP leverer all togcatering til Tågkompaniets tog fra sitt anlegg på Kallax utenfor Luleå. Dessuten kommer bemanningen av bistrovognene også i fortsettelsen å skje med utgangspunkt i Luleå. Bytte av togmatleverandør må ses som et ledd i å gjøre selskapet mer kostnadseffektivt.

Tågkompaniets problemer skyldes i hovedsak utenforliggende forhold som selskapet ikke rår over. Selskapet er godt fornøyd med de kundemålinger som ble gjennomført på slutten av fjoråret. Både togdriften og servicekjeden i produksjonen ser ut til å fungere som den skal.

Nå setter Jan Johansson sin lit til at Rikstrafiken velger selskapets anbud fram til 2006 og med ytterligere opsjon til 2009. Det behøves for at selskapet skal få den nødvendige ro til å kunne planlegge og videreutvikle togtilbudet i Norra Norrland. Får man konsesjon for en ny togforbindelse på linjen Kiruna–Luleå–Umeå, planlegger Tågkompaniet å leie inn hurtigtog-sett som egner seg for denne type regiontrafikk.

Økt aktivitet på Haparandabanan

I Haparanda pågår et prosjekt med automatisk boggiutvider for å kunne kjøre vogner med "vestlig" sporbredde over på det finske nettet (sporbredde 1524 mm) – og motsatt vei med finsk materiell – uten omlasting. På sikt kan det også åpne for gjennomgående persontog mellom Sverige og Finland over Haparanda.

Haparandabanen Boden–Haparanda (ca. 16 mil) er ikke elektrifisert, og deler av strekningen er i temmelig dårlig forfatning. Det setter begrensninger for både aksellast og hastighet på banen. Det finnes planer for bygging av en ny baneparsell mellom Kalix og Haparanda. Og datterselskapet innen VR-konsernet som har

ansvaret for bygging og vedlikehold av banenettet (Oy VR-Rata AB), planlegger opprusting av strekningen Torneå–Kemi.

Den svenske näringsministeren Björn Rosengren, som også har ansvaret for kommunikasjonene, har uttalt seg om byggingen av Norrbottniabanan fra Umeå til Haparanda og i den sammenheng åpnet for en diskusjon om opprusting av den eksisterende strekningen Boden–Haparanda. Problemet er hvordan finansieringen skal løses. Økt internordisk godstrafikk over Haparanda gir håp om at den eneste mellomriksbanen mellom Sverige og Finland oppgraderes på både svensk og finsk side, og at jerbanenettet på Nordkalotten dermed kan få tilført ny trafikk.

For vår nordligste jernbaneby Narvik er det uten tvil av stor strategisk betydning at Ofotbanen/Malmbanen utvikles for andre transporter enn malm, og at det også i framtiden kommer til å være et kompetent jernbanemiljö i byen. Langsiktig får vi tro at nye større jernbaneprosjekter blir gjennomført i samband med en infrastukturell opprusting av vårt langstrakte land. Vår nordlige landsdel er derfor tjent med å posisjonere seg gjennom utvikling av nye transportløsninger på det eskisterende banenettet. For Ofotbanen/Malmbanens del er derfor nordkalott-aspektet av stor strategisk betydning for jernbanens framtidige muligheter i nord. Slik sett burde kanskje norsk kapital investeres i opprustingen av Haparandabanen.

Narvik viktig for Tågkompaniet

Den svenske togoperatøren Svenske Tågkompaniet AB (TKAB) er svært fornøyd med sitt samarbeid med NSB. TKAB trafikkerer i dag Narvik med to daglige togpar på strekningen Luleå–Narvik. Det ene togparet, tog 93 og 94, utgjør nattoget til/fra Stockholm. Når den nye tidtabellen trer i kraft i juni, utvider dessuten TKAB med ett togpar i uka på Narvik. Da kjøres kveldstoget Luleå–Kiruna helt til Narvik med retur lørdag morgen. I en artikkel i NSBs personalblad Vingehjulet understreker TKAB Narviks betydning for togselskapet. TKAB leier inn seks konduktører fra NSB i Narvik. Disse tjenestegjør nå fast som sovevognskonduktører i togene 93 og 94 fram og tilbake på strekningen Narvik–Boden.

Ledelsen i TKAB har bare ros å gi til konduktørgruppen fra NSB i Narvik. – En kjempeflott gjeng, sier ledelsen om det norske togpersonalet. Jernbanebyen ved Ofotfjorden er viktig for togselskapet også i kommersiell forstand. Narvik er nemlig det tredje største salgstedet av billetter til TKABs tog.

Narvik er strategisk viktig for Tågkompaniet. Erik Bjørhei tok dette bildet av Tågkompaniets tog til Stockholm klar til avgang i juni 2000.

Debatt og meningsytringer

Det er altfor dyrt å reise med tog mellom Oslo og København, mener innsenderen. Bildet viser toget Oslo-Malmö ved Lindome i Skåne. Foto: Mats Andersson

NSB og prispolitikk på utenlandsreiser

Av Ken Bruheim, København

Å komme seg fra København til Oslo har normalt vært, og burde vel egentlig være, en grei affære fortsatt. Spesielt nattoget har vært en grei løsning – uten bytte underveis, og direkte fra sentrum til sentrum. Ekspressbussene er prismessig veldig gunstige. men det er ofte trangt, bråkete og stort sett uten noen form for komfort, og en lite gunstig reiseform spesielt for småbarnsforeldre. De ekstra hundrelappene hver vei med toget har man lett kunne forsvare ut fra en komfortbetraktning.

Men nå ser det ut til at NSB aktivt går inn for å skvise ut de siste passasjerer fra sine internasjonale avganger. Ved henvendelse til DSBs reisesenter i København får man nemlig å vite at NSB ikke vil være med på noen rabattsamarbeidsavtaler med SJ og DSB lenger, og av samme grunn derfor ikke kan tilby noen form for rabatter. Med dagens løsninger kan man da sette opp følgende prissammenlikninger (begge eksempler er tur-retur-reise for to personer):

	Reisetid	*Pris*
Säfflebussen eller Eurolines	Begge 8,5 timer	Dyreste helgepris: 1060,-
Tog	8–9 timer	Eksklusiv plassbilletter: 3350,-

Dette kan vanskelig forsvares på noen måte. NSB klager over at avgangene er tomme, og det har vært et tilbakevendende tema om man skulle legge ned nattoget osv. Men kanskje burde man vurdere om det er en riktig strategi å totalt prise deg ut av markedet på denne måten? Slik det er nå, er det ikke rart at bussene er fulle og togene tomme.

Men dette er (forhåpentlig?) et overgangsfenomen. Linx starter til høsten. Det er ingen tvil om at Linx vil bety en kraftig standardforbedring for denne strekningen, noe som skal være særdeles velkomment, men man kan spekulere i om man har tenkt å følge den samme type prisstrategi som man følger nå. (NSB er jo involvert her som deleier av det nye selskapet!) Man kan frykte at selskapet setter seg mellom to stoler her? På den ene siden blir Linx for tregt for forretningsreisende – 6,5 timer Oslo–København, og man velger fly. For stort sett alle andre vil tidsgevinsten være av minimal betydning, men prisforskjellen mellom Linx og bussene bli avgjørende. Det er derfor med spenning vi avventer et utspill om prispolitiken til det nye selskapet.

Stasjoner i forfall

Av Jens Hansen, Asker

I all debatten om nyinvesteringer i anlegg og materiell er det viktig å ikke glemme at standard og service på stasjonene er noe av det viktigste for de reisendes valg av tog som transportmiddel. Dette er noe for eksempel flyselskapene har forstått for årtier siden, og flyterminalene er derfor gjerne helt moderne og bekvemt utstyrt og har ofte en atmosfære av luksus. Selv om ikke enhver liten stasjon kan ha full terminalstandard, har de reisende full rett til å kreve en tilsvarende standard i renhold, all nødvendig oppdatert informasjon om trafikk etc. Tillates aerosolbokstilsvining av stasjonene, føler de reisende naturlig nok dette som en avvisning – de er ikke viktige nok i den store sammenheng til å skulle forskånes for en slik tilslumming – i motsetning til flypassasjerene. Det råder en del merkelige oppfatninger på dette feltet, at for eksempel kollektivterminaler virkelig skal kunne brukes av for eksempel narkomane. Hvis dette er riktig, er det jo bare å foreslå å flytte alle

hjemløse og stoffmisbrukere til den rommelige og velutstyrte nye terminalhallen på Gardermoen, som jo har atskillig større kapasitet til dette enn Oslo S. Man kan forestille seg ramaskriket fra passasjerer og flyselskaper hvis dette ble gjennomført – en slik sosialrealisme vil de nok ha seg frabedt.

Et strakstiltak for de reisende ville være at alle stasjonene måtte utstyres med tydelige oppslag med et direkte telefonnummer som kunne benyttes hvis noen følte seg truet eller oppdaget for eksempel hærverk. Hvis vaktselskaper benyttes til overvåking av stasjonsområder, må det tas inn i kontraktene til disse selskapene at de selv må bekoste fjerning av aerosolmaling etc. hvis de tross sin kontraktsmessige tilstedeværelse likevel ikke har klart å forhindre dette. Det må ha liten hensikt å betale i dyre dommer for privat overvåking hvis et slikt minimumskrav ikke kan oppfylles.

To spørsmål til NSB

Av Marie Beathe Fjærli, Kløfta

Jeg liker å reise med tog, og kommer til å fortsette med det trass i mye klabb og babb med NSB i den seinere tid. Imidlertid savner jeg trillevognserveringen på InterCity-togene. Jeg reiser en del mellom Gardermoen og Lillehammer, og da er det kos med en hyggelig togvert/-vertinne, som kommer med kaffe og "noggo attåt". Vel får vi kjøpt kaffe nå også (forsyne oss og betale), men det lille ekstra med den personlige servicen er borte. Kommer trillevognen tilbake?

Noe annet er lokaltogene. Jeg bor på Kløfta og reiser ofte inn til Oslo med tog. I rushtiden er det utrivelig trangt – utenom rushtiden drepende lite medpassasjerer. Var det ikke mulig å henge på ei vogn ekstra i den tiden flest folk reiser? Jeg ønsker NSB et bedre nytt år i 2001 – det kan trengs!

Full fart på Nelaugbanen

Helge Jansen, Stavanger

NSB har gjort vedtak om å gjenoppta trafikken på Nelaugbanen. Dette er det eneste fornuftige. Banen har hatt ca. 20 % av de reisende på Sørlandsbanen, og et potensiale på 30 %. Det sier seg da selv at en permanent nedleggelse vil være en trussel mot trafikken på hovedstrekningen og på sikt bety fare for nedleggelse av Sørlandsbanen.

Men etter som sidebanen har vært uten trafikk siden oktober i fjor, må det satses offensivt for å få de reisende tilbake til toget. Her er derfor noen punkter som bør oppfylles. (Viser også til mitt innlegg i utgivelse nr. 1/2000.)

- Alle Signatur-avganger må ha forbindelse med Arendal. Dette kan oppnås ved at det ikke legges kryssing til stasjoner mellom Nelaug og Vennesla, men derimot øst for Nelaug, fortrinnsvis på Selåsvatn, slik at togsettet blir maksimalt utnyttet ved at samme rute tar reisende både til og fra Signatur. Det kan gjøres ved for eksempel å fremskynde de fleste avgangene vestover med en time, og en østover.
- Det må benyttes et moderne motorvognsett, for eksempel ett av de nye Puls-togene.
- Det gjeninnføres en Signatur-avgang Oslo–Arendal på tidlig kveldstid, med retur neste morgen.
- Som et innsparingstiltak kan togsettet kjøres uten konduktør. De reisende kan ekspederes på Signatur, bortsett fra lokale passasjerer som billetteres av lokfører.
- Det må legges stor vekt på markedsføring den første tiden. Kanskje motorvognsettet skulle markedsføres under navnet "SignaturMærra"?

Det er å håpe at Signatur snart blir friskmeldt slik at hastigheten blir som lovet i 1999. Tilbudet på strekningen Arendal–Oslo bør være konkurransedyktig i tid, hvilket kan holde hardt uten slik hastighet.

Grenlandsbanen og Eidangertunnelen redder ikke Sørlandsbanen

Erik Hardeng, Oslo

I Agderposten fredag 8. desember står det at Grenlandsbanen (til 4 milliarder kroner), Eidangertunnelen (til 2 milliarder kroner) og ny stasjon på Brokelandsheia er nødvendig for å redde Sørlandsbanen. Det er vanskelig å finne argumenter for et slikt standpunkt. Selv om disse banene til 6 milliarder sto ferdig i morgen, ville ikke reisetiden til Sørlandet bli bedre fordi togene skulle kjøre omveien på gammelt spor om Vestfold. Med andre milliardinvesteringer, som nytt dobbeltspor Skøyen–Asker og dobbeltspor i Vestfold, skal Oslo–Kristiansand kjøres på ned mot 3 timer, men noen av forbedringene hjelper også dagens Sørlandsbane like mye. Nettogevinsten av langt mer enn 10 milliarder i investeringer og mange års bygging kan bli ned mot 15–30 minutter, da får man svært lite for pengene.

Grenlandsbanen er samfunnsmessig ulønnsom ifølge Jernbaneverket, med faktor 0,5–0,6. Jernbaneverkets egen konsekvensutredning forteller hvorfor: banen ender inne i skogen, langt fra folk, og den er beregnet å gi bare 11 prosents vekst i fjerntrafikken, 80 passasjerer flere pr. dag, ikke mer enn at et par busser gjør jobben. Det er optimistisk å tro at mange vil kjøre buss til Brokelandsheia og tog derfra når passasjerene kan fortsette med ekspressbuss til Oslo på stadig finere veier der fartsgrenser bare oppfattes som veiledende. Jernbaneverket unnlot å ta med firefelts motorvei i Vestfold og mulig konkurranse fra timesekspressbusser langs E 18 da de beregnet trafikkveksten for Grenlandsbanen.

Det største problemet med dagens Sørlandsbane er at den går langt fra kysten, der folk bor, og dette endres ikke med Grenlandsbanen. Det er positivt at politikere vil bruke milliarder på ny jernbane, men bare hvis de satser på et lønnsomt prosjekt, det får de ikke med Grenlandsbanen og Eidangertunnelen. På kort sikt bør det bli fast totimersfrekvens på dagens Sørlandsbane, kryssing på Nelaug og tog til Arendal. Så bør det komme en "Nelaug-sving", direktetog morgen og kveld og deretter timesruter som på Vestfoldbanen. Dersom milliardene skal brukes til ny og bedre jernbane, må Sørlandet få en kystbane. Oslo–Kongsberg–Notodden–Skien kan kjøres på én time.

En kystbane videre til Kristiansand kjøres på en ny time. Da blir reisetiden Oslo–Arendal på 1:30, Oslo–Kristiansand 2 timer. Utenkelig for noen, men ikke mer avansert enn en forlenget flytogtrasé. En slik bane styrker både regiontrafikk og fjerntrafikk, og den utkonkurrerer fullstendig privatbil og fly. Grenlandsbanen kan inngå i en slik bane, men med dagens planer blir den ulønnsom, slik som Jernbaneverket selv konstaterer.

Inn i hestedrosjens århundre?

Av Jens Hansen, Asker

Illusjonene faller i norsk samferdsel. Nå er det ikke lenger noen som kan påstå at innenriksflyving "går av seg selv" uten subsidier. Bare de aller mest lukrative rutene kan fremvise regnskapsmessig overskudd, og store som små flyselskaper melder om vanskeligheter, ber om statlig støtte og vil øke prisene. De mindre destinasjonene er i fare, i dag er det nærmere 50 flyplasser med daglig rutemessig forbindelse, kanskje bare halvparten av disse vil ha flyruter om få år. I denne forbindelse må man heller ikke glemme at ruteflyving lenge har mottatt stor indirekte støtte ved at drivstoffet ikke er avgiftsbelagt, at flyvende materiell er fritatt for moms etc. Midt oppe i alt dette er de få jernbaneforbindelser i Norge på vikende front. Man vil jo ikke vite av at en moderne infrastruktur skal koste penger. Etter årtier med betydelig underinvestering i jernbane går det nå den vei det måtte gå. Det er som når en eiendomsspekulant overtar gamle bygårder og lar dem forfalle for så å kunne si at rivning er det eneste alternativ.

Hva skal så alternativet være? Ekspressbusser? Alle som har forsøkt en lengre reise med en slik "ekspressfart", vet at dette ikke kan være noe alternativ mellom større tettsteder i et samfunn som kaller seg moderne. Men dette skyldes vel for lav veistandard?

La oss gjøre et tankeeksperiment: For eksempel strekningen Bergen–Oslo utbygd til 90 km/t standard (fartsgrensen for busser er i dag faktisk 80 km/t, men la oss late som vi kan kjøre i 90 km/t i snitt, noe som kan holde hardt selv på firefelts motorvei). Man vil da se at reisetiden – uten en eneste stopp underveis – vil være omtrent tilsvarende den som dagens antikverte Bergensbane bruker på den samme strekningen. Vi ser altså at toget på sin kjørevei, som er bygget etter det 19. århundrets standard, kan holde stand mot det 21. århundrets ekspressvei. Noen få milliarders investering i Bergensbanen vil gjøre toget overlegent alle forutsigbare veiinvesteringer. Hva en motorvei Bergen–Oslo kunne beløpe seg til, ville være interessant å kunne kalkulere med, men her har vist Peter N. Myhre eller bedriftseier Ekornes turt komme med noen antydning. Disse herrer ønsker jo, ser det ut til, at Norge ikke skal kopiere suksessen med satsing på baneinfrastruktur som i våre naboland, men heller kopiere u-land som for eksempel Guatemala eller Ekvatorial-Guinea, der bussforbindelser er det beste kollektive tilbud. Eller tar vi kanskje helt feil – er det kanskje hestedrosjenes romantiske epoke som lokker i norsk samferdselspolitikk?

Bli debattant i For Jernbane!

Vi trenger flere bidrag til debattsidene. Kast deg ut i det, du også. Du har helt sikkert meninger om mye når det gjelder samferdsel generelt og jernbanen spesielt. Sett deg ned og skriv! Sjansen for å få det, på trykk er svært stor, og husk at dette blir distribuert til bl.a. toppledelsen i NSB BA, Jernbaneverket og samferdselspolitikerne på Stortinget. Frist for neste nummer er 20. mai 2001!

Styret informerer!

Perioden fra nyttår og framover noen uker har i hovedsak blitt brukt til å arbeide med innspill til politikere på Stortinget om Nasjonal transportplan. Samferdselskomiteen avga sin innstilling til Stortinget i februar, som i sin tur ble behandlet den noen dager seinere (se omtale et sted i bladet).

Brevet nedenfor ble sendt til samferdselskomiteen på Stortinget. I brevet viser vi til notater (faktaark) som er laget av Naturvernforbundets samferdselsgruppe (hvor et av våre styremedlemmer er medlem). Da disse notatene gjenspeiler våre synspunkter, ser vi ingen grunn til "å finne opp kruttet på nytt". Disse notatene er gjengitt nedenfor.

Vi har også sendt brev til NSB BA, Jernbaneverket og Gardermobanen, hvor vi kommer med kritiske bemerkninger i forbindelse med en del driftsproblemer som oppsto rundt årsskiftet.

Til medlemmene i samferdselskomiteen på Stortinget

Innspill til behandlingen av Nasjonal transportplan, stortingsmelding nr. 46.

Landsutvalget for jernbane (LFJ) har hatt flere samtaler med Naturvernforbundet i forkant av denne behandlingen, og støtter vedlagte påplussingsliste med vedlegg. Videre ligger vedlagt LFJ sine tidligere innspill til budsjett og Nasjonal transportplan.

LFJ sine synspunkter og prioriteringer går tydelig fram av vedlagte liste med bakgrunnsmateriale.

Nær alle partiet uttrykker et klart ønske om å flytte mer transport av mennesker og gods fra vei til bane. Dette krever langt klarere prioriteringer innenfor samferdselsbudsjettet, og større politisk mot for reelt å redusere veitrafikkens sterkt undervurderte skadevirkninger. En krokete og nedslitt jernbanestrekning med lav sikkerhet, hastighet og kapasitet vil tape for et moderne veisystem.

Ut fra dette er det etter LFJ sin oppbefatning helt nødvendig å øke den totale rammen til utbygging av jernbanens infrastruktur, samtidig som en rekke av utbyggingsprosjektene må startes opp og ferdigstilles langt tidligere enn i forslag til Nasjonal transportplan.

I likhet med tidligere viser LFJ til mulige innsparinger på budsjettet.

Norges Naturvernforbunds syn på jernbanepolitikken

Bakgrunn
Samferdselssektoren er i dag en stor kilde til lokal og regional luftforurensing, støv, støy og ulykker. Den bidrar til nærmere 40 prosent av Norges utslipp av klimagassen CO_2. Tendensen er at trafikken stadig vokser. Prognosene peker også i den retningen framover. Godstrafikken i Norge har i løpet av 90-tallet økt med 31 prosent. Lastebilene tok 76 prosent av denne veksten. Den innenlandske flytrafikken i Norge har i samme periode økt med 82 prosent, og beregninger viser at flytrafikken i Europa vil dobles på 15 år. Flytrafikk er ekstra bekymringsfullt siden utslipp i høyere luftlag kan ha langt mer alvorlige virkninger på klimaet enn utslipp nede ved landjorda.

Jernbanen kan bidra til å redusere samferdselssektorens negative konsekvenser fordi:

- Togets energibruk generelt sett er lavere enn for sine konkurrenter som følge av lav rullemotstand og andre faktorer. *Flytrafikken* bruker om lag 5,4 ganger så mye energi som togtrafikk drevet på vannkraft (målt i passasjerkilometer). *Godstrafikk med lastebil* bruker om lag 5,1 ganger så mye energi som transport med godstog drevet på vannkraft. Lav energibruk resulterer også i lave eller ingen utslipp, avhengig av hvordan elektrisiteten blir produsert. Også *dieseldrevne tog* har gjennomsnittlig lavere energibruk og CO_2-utslipp enn både *privatbil*, *buss*, *fly* og *lastebil* (målt i passasjer-/tonnkilometer). (Kilde: SSB Rapport 97/7.) Nytt dieseldrevet togmateriell vil redusere energibruk og utslipp ytterligere.
- Jernbane beslaglegger lite areal.

Tog har kvalitative egenskaper for de reisende som gjør at det kan være et godt alternativ til både privatbil og fly. Mulighetene for å utnytte reisetid til arbeidstid og hvile – og å kunne reise fra sentrum til sentrum uten parkeringsproblemer eller behov for transport til og fra flyplass – er viktige fordeler som toget har.

Satsing på jernbanen har vært et uttrykt politisk mål i flere tiår. Men det har i altfor liten grad blitt fulgt opp i praksis. Manglende investeringer og vedlikehold på jernbanenettet har bidratt til at toget har tapt i konkurransen med både veg- og lufttransporten. Det meste av jernbanenettet i Norge er bygd i begynnelsen av forrige århundre eller tidligere. Det betyr at banene er bygd med helt andre hastighetskrav enn hva som forventes i dagens samfunn. Det aller meste av banenettet har bare enkeltspor og kan derfor sammenliknes med en vegstandard som vi vanskelig kan forestille oss. Manglende fornying og vedlikehold gir også unødvendig mange driftsproblemer, i form av blant annet forsinkelser og innstilte tog.

Jernbanen må settes i stand til å ta over en lang større del av den totale trafikken, og gis rammebetingelser som gjør den konkurransedyktig. Naturvernforbundet krever:

Økte investeringer i dagens infrastruktur og høyt fokus på vedlikehold
Dette er helt nødvendig for at toget igjen skal kunne framstå som en av de sikreste transportformene. Dette kan også gi:

- Bedre punktlighet, som igjen kan styrke togets konkurransekraft.
- Mer gods over fra veg til bane.

Vi snakker her om sikkerhetstiltak, profilutvidelser for godstrafikken, flere kryssingsspor m.m.

Satsing på jernbanens infrastruktur rundt de største byene og på det sentrale Østlandet
Det er nødvendig med et kraftig løft for å styrke jernbanen i områder med stor biltrafikk. Naturvernforbundet krever "bane før veg". NTP er ikke ambisiøs nok når det gjelder blant annet Vestfoldbanen, Østfoldbanen og strekningen mellom Eidsvoll og Hamar. Og det er ikke bare rundt Oslo og mellom byene på Østlandet vi finner fornuftige jernbaneplaner. Også dobbeltspor Sandnes–Stavanger, økt kapasitet Arna–Bergen og satsing på Trønderbanen (Trondheim–Steinkjer) er viktige prosjekt Naturvernforbundet ønsker realisert. For å få til en reell konkurransevridning i jernbanens favør krever Naturvernforbundet at jernbaneinvesteringer forseres og natur- og miljøskadelige vegprosjekt stoppes.

At toget på sikt må få en langt større betydning som transportmiddel mellom de største byene i Sør-Norge
Vi trenger et alternativ til den svært energikrevende og forurensende flytrafikken. Naturvernforbundet krevet at neste NTP, for perioden 2006–2015, inneholder konkrete forslag til baneinvesteringer som gir betydelig kortere reisetid med tog enn hva tilfellet er i dag. Utredningsarbeidet må begynne nå. Krengetog vil ikke være nok på de mest trafikktunge strekningene i Sør-Norge og til/fra Sverige. Satsing på toget vil være ekstra fornuftig på strekninger der både biltrafikken og flytrafikken er stor. Naturvernforbundet legger vekt på at jernbanen mellom de største byene også må gi et godt transporttilbud til og fra de mindre stasjonene undervegs.

Mer gods fra veg til bane
Det er helt uakseptabelt med den sterke veksten i tungtrafikk på veg. Det er stor politiske enighet om at jernbanen må spille en større rolle. Vi må ta "forurenseren må betale"-prinsippet på alvor. Naturvernforbundet tar sterkt avstand fra reduksjonene i drivstoffavgiftene, som er et alvorlig skritt i feil retning. Drivstoffavgiftene må i stedet økes. Naturvernforbundet krever at rammebetingelsene for godstrafikk med jernbane bedres vesentlig:

- Jernbanen må slippe investeringsavgift på togmateriell. Lastebiltransport er unntatt denne.
- Dagens kjørevegsavgift for godstrafikk på jernbane må fjernes.
- Tollavgiftene ved bruk av utenlandsk togmateriell i Norge må fjernes. Lastebiltransport er unntatt disse.
- Myndighetene bør stimulere til etablering av private selskap som driver trafikk på svakt trafikkerte strekninger, jamfør erfaringene fra Sverige. Dette kan bidra til at mer gods går på skinner.
- Lengre vogntog må ikke godtas på det norske vegnettet.

Mer penger til drift av togtilbudet
Togtilbudet må styres av samfunnsøkonomiske og ikke bare bedriftsøkonomiske prinsipper. Naturvernforbundet forutsetter at staten fortsatt skal bidra økonomisk for å opprettholde et godt togtilbud på jernbanenettet. Myndighetene må samtidig stille krav til kvalitet, pris, frekvens og setekapasitet og sørge for gode korrespondanser og samordning mellom ulike transportmidler (jamfør danskenes strategi "gode tog til alle"). Det er viktig at jernbanen tilbyr høy setekapasitet på de tider av døgnet hvor vegtrafikkens samfunnsøkonomiske kostnader er høyest. Naturvernforbundet går inn for:

- Flere avganger på Østlandet og rundt de største byene, spesielt når infrastrukturen blir bedre.
- At jernbanen må være et godt alternativ for "undervegstrafikken" på de lengre strekningene.
- Satsing på nattog som et alternativ til fly.
- At togtakstene – spesielt for yngre mennesker, barnefamilier/grupper og faste kunder – blir redusert. Det er viktig at pendlerne, som reiser på tider av døgnet hvor vegtrafikkens samfunnsøkonomiske kostnader er høyest, fortsatt får store rabatter.
- At togtilbudet på mindre trafikkerte baner blir modernisert – ikke nedlagt, f.eks. på Gjøvikbanen. Eksempelvis må timetog-planene på Bratsbergbanen få en sjanse til å bli realisert. Sidebaner som Arendalsbanen kan ha en viktig funksjon i form av å tilføre det øvrige jernbanenettet trafikk.

Vedlegg til Norges Naturvernforbunds faktaark om jernbanepolitikken

Investeringer i jernbanenettet
Det aller viktigste er at investeringer i nødvendige sikkerhetstiltak for jernbanen blir gjennomført.

Det er behov for å øke baneinvesteringene betydelig i forhold til forslaget til NTP, om jernbanen skal bli konkurransedyktig og et reelt alternativ til veg- og flytrafikken. NTP inneholder skuffende lite penger til baner på det sentrale Østlandet utenom vestkorridoren. Og for resten av landet er forslaget til NTP veldig tynt. Det er nødvendig med mer penger både til å oppgradere eksisterende infrastruktur slik at denne blir mer pålitelig, kan få økt kapasitet og kan utnyttes bedre, f.eks. til godstrafikk for å avlaste vegnettet – og til større nyinvesteringer.

Fortsatt store investeringer i vegnettet parallelt med jernbanen styrker bilen i konkurransen med toget, også på det sentrale Østlandet og rundt de store byene. NTP inneholder knapt penger til en av landets hardest trafikkerte banestrekninger, nemlig mellom Eidsvoll og Hamar. Utbygging av Ev 6 nordover fra Jessheim er nevnt i NTP og er absolutt en trussel. Tilsvarende er det også i Østfold og Vestfold – lite penger til jernbane og mange aktuelle vegprosjekt (Ev 6 og Ev 18). Riktignok er det satt av en del penger til utbygging av Vestfoldbanen, men denne banen holder i dag en meget lav standard på enkelte strekninger (spesielt rundt Holmestrand og mellom Larvik og Porsgrunn). Utbygging av rv 4 vil kunne svekke Gjøvikbanen ytterligere, og utbygging av Ev 39 mellom Kristiansand og Stavanger vil styrke bilens konkurransekraft i forhold til jernbanen. (Prosjektet Ev 39 Handeland–Feda vest vil korte inn vegen med hele 15 km.) Naturvernforbundet krever "bane før veg", slik at jernbaneinvesteringer kan forseres og natur- og miljøskadelige vegprosjekt stoppes.

Naturvernforbundet krevet at neste NTP, for perioden 2006–2015, inneholder konkrete forslag til baneinvesteringer som gir betydelig kortere reisetid med tog mellom byene i Sør-Norge og til/fra Sverige enn hva tilfellet er i dag, slik at toget blir et reelt alternativ til den svært energikrevende og forurensende flytrafikken. Utredningsarbeidet må begynne nå.

Det er verd å merke seg at bare 92,8 prosent av investeringsmidlene i Norsk jernbaneplan (NJP) 1998–2001 vil bli oppfylt. Stortinget vedtok i 1997 å øke bevilgningene til krengetogstiltak med 600 millioner kroner for i perioden 1998–2001. Disse investeringene har ikke resultert i tilsvarende økt investeringsramme for jernbanenettet i samme periode.

Se vedlagte tabell for nærmere beskrivelse av Naturvernforbundets forslag til påplussinger/endringer på Jernbaneverkets investeringsbudsjett. Naturvernforbundet mener det er rom for store påplussinger, som kan finansieres gjennom å kutte investeringer i nye veganlegg. Forslag til påplussinger/endringer på Jernbaneverkets investeringsbudsjett presenteres med forbehold om at det kan være behov for ytterligere bevilgninger til sikkerhetstiltak som vi ikke er kjent med. Bevilgningene må økes ytterligere om det ikke blir tilleggsbevilgninger til sikkerhetstiltak i 2001. Vi forutsetter at Jernbaneverket via Samferdselsdepartementet gjør Stortinget oppmerksom på nødvendige sikkerhetstiltak som trenger bevilgninger.

Drift og vedlikehold av jernbanenettet
I etatenes forslag til NTP er det anslått et vedlikeholdsbehov på om lag 11,4 milliarder kroner for tiårsperioden. NTP legger opp til å bruke om lag 1 milliard kroner mindre på vedlikehold enn dette. Bare 90,4 prosent av NJP 1998–2001 vil bli oppfylt. Togtilbudets regularitet og punktlighet er i stor grad avhengig av vedlikeholdet. Forsømmelser på vedlikeholdsfronten blir derfor fort merkbart for togkundene gjennom forsinkelser, innstillinger av tog m.m. Naturvernforbundet mener at bevilgningene til vedlikehold av jernbanenettet må økes

FORSLAG TIL PÅPLUSSINGER I FORHOLD TIL FORESLÅTTE JERNBANEINVESTERINGER I ST.MELD. NR. 46 (1999–2000)

Strekning	Påplussinger (i mill. kr)		Kort omtale av endringer		Kort begrunnelse
	2002–2005	2002–2011	2002–2005	2006–2011	
Østfoldbanen	200	250	Kryssingsspor/-belte mellom Sarpsborg og Skjeberg startes opp / gjennomføres opp. Oppstart av dobbeltspor Haug–Fredrikstad.	Fullføring av dobbeltspor Haug–Fredrikstad. (Ny bane Sandbukta–Moss utsettes.)	For å oppnå bedre punktlighet og økt kapasitet er det behov for kryssingsspor/-belte mellom Sarpsborg og Skjeberg. Det er behov for kortere reisetid og økt kapasitet mellom Haug og Fredrikstad for at jernbanen ikke skal tape i konkurransen (Ev 6 bygges stadig ut). Vi anser dette som viktigere enn å bygge ut banen gjennom Moss.
Vestfoldbanen	500	2500	Bygging av to til tre nye kryssingsspor. Oppstart av dobbeltspor Holm–Holmestrand–Nykirke. Oppstart av ny bane Farriseidet–Porsgrunn gjennom bompengemidler (Ev 18).	Fullføring av dobbeltspor Holm–Holmestrand–Nykirke. Fullføring av ny bane Farriseidet–Porsgrunn.	Trafikken på banen har for dårlig regularitet og punktlighet. Flere kryssingsspor må derfor bygges så raskt som mulig. Banen mellom Holm og Nykirke har dårlig kurvatur og lav kapasitet. Ny bane er nødvendig for at jernbanen ikke skal tape i konkurransen (Ev 18 bygges stadig ut). Ny bane Farriseidet–Porsgrunn er nødvendig for at Vestfoldbanen skal bli et konkurransedyktig alternativ for trafikken mellom Grenland og Vestfold/Oslo.
Gjøvikbanen	50	100	Oppstart av moderniseringstiltak.	Fullføring av moderniseringstiltak.	Mindre tiltak, bl.a. tilrettelegging for krengetog, vil skape grunnlag for et langt bedre togtilbud.
Sørlandsbanen	400	300	Oppstart av dobbeltspor Sandnes–Stavanger.	Dobbeltspor Drammen–Daler gjennomføres.	Jernbanens potensial i lokaltrafikken på Jæren tilsier at dobbeltspor Sandnes–Stavanger bør forseres. Banen mellom Drammen og Hokksund er en av landets tettest trafikkerte baner (målt i antall tog). Utsetting av Ringeriksbanen og Grenlandsbanen forsterker behovet for å øke kapasiteten.
Bergensbanen	200	700	Fase 1 og 2 av dobbeltspor Bergen–Arna gjennomføres.	Dobbeltspor Bergen–Arna fullføres. Ny bane Arna–Trengereid startes opp / gjennomføres.	Tunnelen gjennom Ulriken er en flaskehals for både lokaltrafikk, fjerntrafikk og godstrafikk som må fjernes. Banen mellom Arna (Takvam) og Trengereid følger i hovedsak den gamle smalsportraseen og holder derfor lav geometrisk standard. Denne delen av Bergensbanen er trafikkert av både fjerntog, lokaltog og godstog.

Tabellen fortsetter på neste side.

Dovrebanen	0	1500		Gjennomføring av dobbeltsporparsell mellom Eidsvoll og Hamar.	Banen mellom Eidsvoll og Hamar er en del av landets viktige stambane nord–sør og er tett trafikkert av person- og godstog med ulike hastigheter. Intercity-trafikken har vokst betydelig etter åpning av Gardermobanen. Nytt dobbeltspor er viktig for å få økt kapasitet. Ny bane er nødvendig for at jernbanen ikke skal tape i konkurransen (Ev 6 bygges stadig ut).
Nordlandsbanen	350	500	Gevingåsen tunnel gjennomføres.	Ytterligere modernisering av Trønderbanen (Trondheim–Steinkjer).	Gevingåsen tunnel vil øke kapasiteten og redusere reisetida på en viktig del av Trønderbanen. Banen mellom Trondheim og Steinkjer har et stort potensial, men det er nødvendig med ytterligere modernisering/nybygging (bl.a. Malvik-tunnelene og tunnel gjennom Forbordsfjellet).
Sanering av planoverganger	1000	1500	Ekstraordinær innsats for å fjerne trafikkfarlige planoverganger.	Ekstraordinær innsats for å fjerne trafikkfarlige planoverganger.	De mange trafikkfarlige planovergangene må fjernes fortest mulig. I tillegg til økt sikkerhet kan dette også gi kortere kjøretider med tog (bl.a. på Rørosbanen, Raumabanen og Nordlandsbanen som nå har fått krengetogsmateriell som ikke kan utnytte potensialet sitt pga. planovergangene).
Togradio	700	0	Forsert utbygging av togradio.		Utbygging av togradio er et nødvendig sikkerhetstiltak.
Andre trafikksikkerhets-tiltak inkludert rassikring	750	1000	Forsert gjennomføring av trafikksikkerhetstilttak inkludert rassikring.	Forsert gjennomføring av trafikksikkerhetstilttak inkludert rassikring.	Det helt nødvendig å intensivere innsatsen for bedre trafikksikkerhet. Når det gjelder rassikring, vil dette i tillegg til økt sikkerhet også gi en reisetidsreduksjon pga. saktekjøringer i dag. Aktuelle større prosjekt er nye tunneler i Drangsdalen (Sørlandsbanen), Rastalia og Daleura (begge Bergensbanen) og ved Tøtta (Ofotbanen).
Profilutvidelser	180	0	Forsert gjennomføring av profilutvidelsene.		Profilutvidelsene som styrker godstrafikken på jernbane, må gjennomføres snarest mulig.
Andre investeringer i eksisterende infrastruktur	500	1000	Økt innsats for å modernisere eksisterende infrastruktur.	Økt innsats for å modernisere eksisterende infrastruktur.	Denne sekkeposten inneholder midler bl.a. til flere kryssingsspor og kryssingsbelter for å oppnå økt kapasitet og bedre punktlighet og robusthet, til mindre linjeomlegginger/-utrettinger (f.eks. i Hallingdal), til stasjonsutvikling samt til andre standardhevingstiltak (kontaktledning/strømforsyning m.m.)
Sum	4830	9350			

med 1 milliard kroner i perioden 2002–2011 i forhold til NTP-forslaget. Det er ellers viktig at driftsbudsjettet inneholder nok penger publikumsinformasjon (høyttalerinformasjon på stasjoner m.m.).

Godstrafikken, økonomiske virkemidler

Naturvernforbundet legger stor vekt på at jernbanen må ta over en langt større andel av godstrafikken som i dag går på veg. NSB har vunnet kontrakter på en del områder, blant annet innen kombinerte transporter. Samtidig har dessverre mye godstrafikk blitt overført fra bane til veg de siste 3–4 åra, og dette ser ikke ut til å opphøre. Lavere drivstoffpriser er svært uheldig og gjør det enda mer nødvendig med tiltak som vrir mer godstrafikk over på jernbane.

Naturvernforbundet legger vekt på at jernbanen må få bedre rammebetingelser for godstrafikk. Det gjelder blant annet følgende:

- *Investeringsavgift på materiell:* Lastebiltransport er fritatt fra denne, men ikke jernbanetransport. Det er urimelig at jernbaneoperatører må betale investeringsavgift på materiell.
- *Kjørevegsavgift:* Jernbaneoperatører må betale kjørevegsavgift for bruk av banenettet (gjelder ikke for kombinerte transporter). Særlig nå som drivstoffavgiftene er redusert, blir det helt feil med kjørevegsavgift for godstrafikk med jernbane. Denne må fjernes fortest mulig.
- *Kabotasje (tollavgift ved bruk av utenlandsk materiell i Norge som lastebilen er unntatt):* Også jernbanen må slippe kabotasjeavgift om det skal bli rettferdig konkurranse.

Naturvernforbundet tar sterk avstand fra forslag om å tillate 25,25 meter lange trailere i Norge.

Statlig kjøp av persontransporttjenester

Naturvernforbundet forutsetter at staten fortsatt skal bidra økonomisk for å opprettholde et godt togtilbud på jernbanenettet. Myndighetene må samtidig stille krav til blant annet kvalitet, pris, frekvens og setekapasitet og sørge for gode korrespondanser og samordning mellom ulike transportmidler (jamfør danskene strategi "gode tog til alle"). Det er viktig at jernbanen tilbyr høy setekapasitet på tider av døgnet hvor vegtrafikkens samfunnsøkonomiske kostander er høyest. NSB eller andre operatører må dimensjonere materiellparken slik at de kan møte etterspørselen også når den topper seg i helger og i rushtid. Dette kan medføre at man må se på nye former for eierskap til togmateriell. Naturvernforbundet forutsetter at fly- og togtrafikken likestilles når det gjelder moms på investeringer i materiell.

NTP varsler at deler av togtilbudet kan bli lagt ned i løpet av tiårsperioden. Naturvernforbundet forutsetter i utgangspunktet at togtilbudet opprettholdes og videreutvikles – og ikke bygges ned. Det er viktig at miljøeffekter tas med i regnestykket når togtilbudets samfunnsnytte blir vurdert.

Naturvernforbundet foreslår at statlig kjøp av persontransporttjenester med tog økes med 3 milliarder kroner i tiårsperioden (om lag 300 millioner kroner per år). Naturvernforbundet anser dette som nødvendig av følgende grunner:

- Togtilbudet på Østlandet og rundt de største byene må styrkes. Når infrastrukturen tillater det, må frekvensen økes, blant annet til kvartersruter på lokalstrekningene Lillestrøm–Asker og Oslo–Ski, til halvtimesruter Oslo–Moss og Oslo–Drammen (lokaltog), til halvtimesruter Oslo–Fredrikstad og på deler av Vestfoldbanen (intercity), på Jærbanen, Vossebanen, Trønderbanen m.m. Tilbudet på Gjøvikbanen bør moderniseres (både lokaltog og intercity), og det er grunn til å vurdere å få til raskere tog mellom Oslo og Grenland ved å utnytte banen via Kongsberg.
- Det er viktig at jernbanen fortsatt blir et godt alternativ for "undervegstrafikken" på de lengre strekningene. Om slik trafikk ikke er bedriftsøkonomisk lønnsom, må staten bidra økonomisk både til å opprettholde togstopp og til at setekapasiteten er stor nok når folk ønsker å reise. Naturvernforbundet ser også et stort potensial for økt togtrafikk mellom Aust-Agder og hovedstaden. Økt bruk av Arendalsbanen – blant annet gjennom direktetog mellom Arendal og Oslo – kan bidra til å avlaste den hardt trafikkerte Ev 18.
- Nattogstilbudet må opprettholdes og videreutvikles da dette er – og kan bli et enda bedre – alternativ til den svært energikrevende og forurensende flytrafikken. Økt satsing på nattog kan bidra til å dempe flytrafikken i en kapasitetskritisk periode på morgenen.
- Togtilbudet på baner der trafikken nylig er innstilt eller trues av innstilling (Randsfjordbanen, Arendalsbanen, Gjøvikbanen m.m.), må sikres og videreutvikles. Naturvernforbundet forutsetter at planene om timetog på Bratsbergbanen blir realisert og mener det vil være fornuftig at tilbudet etter hvert videreutvikles slik at det også får en større betydning i lokaltrafikken internt i Grenland.
- Takstene er generelt for høye. De må senkes, spesielt for yngre mennesker, barnefamilier/grupper og faste kunder. Det er viktig at pendlerne, som jo reiser på tider av døgnet hvor vegtrafikkens samfunnsøkonomiske kostnader er høyest, fortsatt får store rabatter.

Naturvernforbundet har ikke full oversikt over alle sikkerhetstiltak som trenger økte bevilgninger. Bevilgningene til sikkerhetstiltak må økes ytterligere om det ikke blir tilleggsbevilgninger i 2001.

Naturvernforbundet har også utgitt et interessant faktaark om fartsgrenser, som vi bringer på trykk:

Om lavere fartsgrense som virkemiddel for bedre trafikksikkerhet, helse, miljø og økonomi

Trafikksikkerhet og miljø, helse og økonomi går hånd i hånd hvis man satser på det mest effektive trafikksikkerhetstiltaket, nemlig nedsatt fart. Dette er årsaken til at Norges Naturvernforbund går inn for å sette ned fartsgrensen fra 80 til 70 km/t.

Nullvisjonen

Mange politikere later nå til å gå inn for nullvisjonen når det gjelder trafikksikkerhet. I det ligger at ingen skal drepes eller skades alvorlig i trafikken. Mange tror nullvisjonen er et spørsmål om lovlydighet – at alle overholder fartsgrensene og andre trafikkregler. Det holder ikke stikk: målet om null drepte blir kun halvveis oppfylt selv om alle fulgte fartsgrensene og øvrige trafikkregler. Det forteller at reglene er for slakke og fartsgrensene for høye.

Redusert fart gir høyest lønnsomhet

Bedring av trafikksikkerheten trenger faktisk ikke å koste mer enn det vi bruker til trafikksikkerhetstiltak i dag. Men da må vi først iverksette de tiltakene som er mest lønnsomme for samfunnet. Her stiller nedsatt fart i særklasse. Forskningen viser nemlig at å sette ned farten fra 80 til 70 km/t på alle landeveier i spredtbygde strøk unntatt motorveier gir en nytte som er 10 ganger så stor som kostnadene. Senkes hastigheten fra 90 til 70 på motorvei klasse B (tofelts motorvei), er forholdet nytte/kostnad hele 58 (!). Da er alle kvantifiserbare fordeler og ulemper veid mot hverandre – ikke bare sikkerhetsgevinster, men også virkninger på framkommelighet og miljø.

Gode erfaringer fra E 18 i Vestfold

Hastighetsreduksjonen på 10 km/t i 1999 kombinert med økt kontroll gav tilsynelatende gode resultater: I juni–august i 1995–98 ble i gjennomsnitt 52 mennesker skadd og drept. Tallet sank til 21 i 1999. Nedgangen i alvorlig skadde og drepte i samme periode var enda mer slående: fra 10 i gjennomsnitt i 1995–98 til 1 i 1999. Antall personer som ble skadd i hver ulykke, sank fra ca. 2 til 1,3.

Mindre sannsynlighet for død

Analyser viser klart at sannsynligheten for å bli drept i en kollisjon stiger drastisk når kjørefarten overstiger 70 km/t.

Færre forbikjøringer

Tunge kjøretøyer vil i stor grad kunne holde tilnærmet samme hastighet som lette biler med 70 km/t. Dette betyr færre forbikjøringer og roligere trafikkbilde.

Miljømessige forbedringer i tillegg

Det mest effektive trafikksikkerhetstiltaket, redusert fart, gir også gunstige miljøeffekter:

- Drivstofforbruk og utslipp av CO_2 synker med 5 % for lette biler og 10 % for tunge biler.
- Mengden svevestøv PM 10 (pigg) synker med 18 % for lette biler og hele 23 % for tunge biler.
- Myke trafikanter vil få bedre framkommelighet.
- Busser, særlig de med relativt hyppige stopp, vil øke sin konkurranseevne i forhold til privatbiler og vil også oppnå bedre regularitet under vanskelige kjøreforhold.
- Behovet for salting vinterstid blir mindre.
- Frykten for å kjøre piggfritt blir mindre, noe som vil øke bruken av piggfrie dekk.
- Veier bygd for 70 km/t kan ha krappere svinger og endringer i stigningsforholdene uten at det går utover trafikksikkerheten. Det blir således bedre muligheter for å skåne viktige biotoper og tilpasse veien til landskapet, og det kan spares penger sammenlignet med veier bygd for 80 eller mer.

Motorveier er kostbart og lite effektivt

Vegmyndighetene bruker nå nullvisjonen som et argument for å bygge enda flere motorveier. Det er en lite kostnadseffektiv metode som fortrenger mer effektive tiltak: antall skadde går kun ned med 0,1–0,2 pr. million kroner. Til sammenligning gir redusert fart fra 80 til 70 på vanlige landeveier hele 8–10 færre skadde pr.

million kroner. Vegmyndighetene innrømmer at nullvisjonen krever en slik fartsreduksjon hvis kjøreretningene ikke skilles fysisk (firefelts motorvei). Det kan uansett bare skje på en meget begrenset del av veinettet. Generelt er motorveier et framkommelighetstiltak. Virkningen på trafikksikkerheten er generelt lav, bl.a. fordi motorveier drar opp hastigheten på omkringliggende veier og genererer trafikk. Nedsatt fart fører også til redusert behov for motorveier, bl.a. fordi veier med lavere hastighet har større kapasitet (den er størst mellom 60 og 70 km/t) og fordi tradisjonelle kryssløsninger i plan lettere kan aksepteres. Kostbare og arealkrevende toplanskryss kan i større grad droppes og erstattes med enklere løsninger som for eksempel rundkjøringer.

Skilttekniske fordeler
Størstedelen av veinettet er overmodent for nedsatt fart. Etter Norges Naturvernforbunds skjønn er det da bedre å senke den generelle fartsgrensa til 70 og heller skilte opp der forholdene tillater det. Av skiltekniske årsaker er det mye enklere å skilte opp enn ned: oppskilting krever nytt skilt ved hvert veikryss mens nedskilting krever nytt skilt hver 500 meter. Nedskilting vil derfor gi så mange skilt at trafikantene kan få problemer med å registrere skiltene.

Konklusjon
Redusert hastighet er det klart mest miljøvennlige og billigste tiltaket for å bedre trafikksikkerheten på norske veier. Etter Norges Naturvernforbunds syn kommer man ikke utenom en reduksjon i den generelle hastigheten på norske landeveier fra 80 km/t til 70 km/t hvis man vil ta nullvisjonen på alvor og samtidig respektere miljøkravene.

Nyttige lenker/adresser/litteratur:
- http://www.gronabilister.com/
- http://www.vegvesen.no/vestfold/trafikk/e18/
- Transportøkonomisk institutt (TØI): http://www.toi.no/
- Bedre trafikksikkerhet i Norge. TØI-rapport 446/1999

Til
– NSB ved Arne Wam
– Flytoget ved Berit Kjøll
– Jernbaneverket ved Steinar Killi

Manglende kvalitet på jernbanetransport i Norge

År 2000 fortoner seg som en sammenhengende nedtur for jernbane som transportmiddel i Norge. Etter noen lysglimt i 1999, ble 2000 en katastrofe. Landsutvalget for jernbane vil i det lengste håpe på at 2001 blir en opptur. Imidlertid gir ikke inngangen til det nye året store forhåpninger om dette.

Arne Wam uttaler like før jul at NSB er godt rustet til den store trafikken i forbindelse med jule- og nyttårshelgen. LFJ registrerer at trafikken går noenlunde bra like før jul. Etter jula dukker vinteren opp i Norge, og alt går på tryne. Sporveksler slutter å fungere, og togmateriell bryter helt programmessig sammen.

De samme tingene skjer om og om igjen. Det er problemer med en sporveksel på Skøyen stasjon. Det er full stans i Oslo-tunnelen pga. en signalfeil. Et togsett (69?) har fått tekniske problemer og står og stenger på Nationaltheateret stasjon. Toget er innstilt pga. personellmangel. Lokaltogene rundt Oslo har dessverre tatt en lengere ferie etter nyttår da det var kaldt i julen. Rosinen i pølsen blir når flytoget, for hvilken gang, sporer av på Gardermoen. Med slike driftsforhold vil toget stadig tape i forhold til andre transportmidler. NSB mister stadig mere inntekter, og NSB/Jernbaneverket bruker stadig mer ressurser på å rydde opp etter uregelmessigheter (busskjøring/erstatninger). Den onde sirkelen er sluttet.

Så:
- hvor var kunnskapen
- hvor var planleggingen
- hvor var kvalitetssikringen
- hvor var forarbeidet
- hvor var det gode vintervedlikeholdet
- hvor var det ekstra personellet

- hvor var improvisasjonsevnen
- hvor var de gode rutinene
- hvor var reserven
- hvor var de ansvarlige (vi så dem ikke verken i ventehallene, på perrongen eller i Lodalen)

Verken NSB eller Jernbaneverket er i nærheten av de krav de burde stille til seg selv. Passasjerene, ansatte, støttespillere og politikere går lei. Ser ledelsen i NSB og Jernbaneverket noen løsninger på disse basiske problemene bortsett fra mer statsstøtte, færre tog, høyere priser og flere ubetjente stasjoner?

Til NSB
– Langdistanse ved Øverland
– Mellomdistanse ved Fosen
– Kortdistanse ved Svendsen
– Region Nord ved Hesjedal

Innspill vedrørende tilbudet til de reisende i 2001

Landsutvalget for jernbane tillater seg med dette å komme med følgene innspill vedrørende togtilbudet i 2001.

Problemene i 2000 har nødvendigvis medført store tap av både reisende, inntekter og omdømme. Etter hva vi forstår, finnes det nå to veier å gå, en defensiv og en offensiv. En defensiv løsning vil nødvendigvis medføre en gradvis nedbygging av NSB og jernbanen i Norge. Dette må ikke skje. NSB sitt styre må i samarbeid med myndighetene finne andre løsninger (bl.a. salg). NSB selv må snarest mulig få orden på både nytt og gammelt materiell, samt på personellsituasjonen. Videre må nå investeringene i infrastrukturen fullt ut tas i bruk, og medføre langt færre feil.

For merkevareenhetene må det nå være et kortsiktig mål å komme tilbake til nivået fra høsten 1999. Tallene og statistikkene for 2000 må snarest mulig arkiveres. Ruteskiftet i juni 2002 må være tidspunktet for realiseringen av det nye NSB.

Under forutsetning av at en avtale med Adtranz er på vei, må det kunne disponeres 10 stk. 73-sett fra og med juni dette år. Videre må det forutsettes at type 93 blir justert slik at det tilfredsstiller kundenes krav fra og med juni. Type 72 må fungere godt fra første dag. Type 69 og 70 må få en rask teknisk oppgradering (stoppende feilkilder må bort). Dette haster mer enn nye farger. El 18 må fungere prikkfritt. Type 7 og 5 må få et utvidet vedlikehold. Kostnadene ved å drifte togene (kjøre tog) må drastisk ned. Kostnadene ved å produsere ett togsete, må ned mot det det koster å produsere ett bussete.

Dette gjøres ikke ved å kjøre færre tog, kreve høyere pris eller nedlegge stasjoner, men gjennom å kjøpe riktige tog, foreta en teknisk oppgradering av det nåværende materiellet, sørge for et godt konkurranseutsatt vedlikehold på riktig sted i driftspausene, og å sørge for riktig bemanning med riktige arbeidsavtaler. Her ligger etter vår oppfatning noen av hovedutfordringene til ledelse og nytt styre.

Med bakgrunn i dette vil Landsutvalget for jernbane foreslå følgene forbedringer fra og med sommeren 2001:

– Tog som er innstilt på grunn av personellmangel, må senest på plass igjen i august.

– En forsiktig innfasing av type 72 må vel kunne starte i august.

– Sørlandsbanen må få en skikkelig opptur fra og med sommertrafikken. Et 69A-sett må settes inn på Arendalsbanen. Et Signatur-sett må som planlagt settes inn Arendal–Oslo–Arendal. Videre fortjener strekningen en skikkelig annonsekampanje.

– Østfoldbanen må få timesfrekvens Oslo-Halden med fire type 70-sett fra og med juni. (Strekningen har utvilsomt et stort potensial).

– Gjøvikbanen må tilføres tre noe oppgraderte 69D- (eventuelt type 72-)sett fra og med august. Disse kjøres i tilnærmet totimersfrekvens på strekningen. (Strekningen har utvilsomt et stort potensial.)

– Signatur-strekningene trenger også underveistrafikk. Ut fra dette må det være akseptabel frekvens på hele strekningen. Dette gjør at Vøgne snarest må kjøres med ett Signatur-sett samtidig som Gudbrandsdalen må få tilbake sine morgen- og kveldsavganger til og fra Oslo.

– Trafikken på Bratsbergbanen og Randsfjordbanen må gjenopprettes med 69A-materiell (senest august).

– Polarsirkelpendelen må komme på plass så snart som mulig. Persontarfikk Nord må også øke frekvensen mellom Røros og Trondheim med én daglig avgang, og få på plass en morgenforbindelse Oppdal–Trondheim med retur på kveldstid. Overgangsmulighetene på Storlien må også bli langt bedre.

– Fra og med juni må Linx kjøre minst tre turer mellom Oslo og Göteborg.

– Alle nattog må selvfølgelig opprettholdes og videreutvikles (B7 fra 2002).

Landsutvalget for jernbane vil håpe at våre innspill vil bli vurdert i forbindelse med sommerens og høstens ruter. Vi vil i høst komme tilbake med forslag i forbindelse med ruteendringen i juni 2002.

Årsmøtet 2001

Årsmøtet i Landsutvalget for jernbane avholdes i Oslo lørdag 28. april 2001. Møtet holdes i NSBs lokaler på Oslo S og starter kl. 10.00. Frammøte foran inngangsdøren til kontorene på Oslo S (mellom nedgangen til sporene 6 og 7) kl 9.55. Det er viktig å møte opp presis, fordi det er vanskelig å komme inn der etter at vi har gått inn.

SAKSLISTE

1. **Åpning**
2. **Valg av møteleder og referent**
3. **Årsberetning**
4. **Regnskap**
5. **Innkomne forslag**
6. **Valg**

Innkomne forslag til punkt 5 må være styret i hende seinest **23. april 2001**, og kan sendes til Landsutvalgets adresse eller via e-post til redaksjonen. Det blir ei enkel servering .

Før de ordinære årsmøtesakene kommer den nyutnevnte viseadministrerende direktøren i NSB, **Arne Wam**, og orienterer. Han vil snakke om temaet: "Når kommer det nye NSB?". Det vil også bli anledning til å stille spørsmål.

Vel møtt!

Rettelser til forrige nr.
I artikkelen om NSBs nye dieselkrengetog type 93, hadde mesteparten av kildehenvisningene falt ut. Det riktige skal være:

Kilder:
-*Tekniske data fra prosjektleder BM 93, Kjetil Sponaas*
-*På Sporet (NJKs tidsskrift) nr 103, artikkel skrevet av Svein Krogrud*
-*Først og fremst, internavis for NSB Drift og teknikk nr 2/2000*

Svilleforlaget

Odd Joar Jansen & Ståle Næss

"Di 3 NoHAB"

...andre juledag 2000 var den offisielle dagen da vi så Di 3 i ordinært tog for siste gang. En betydelig epoke i NSB`s driftshistorie er over..

- Trykkes kun i 1200 eksemplarer.
- ca. 150 bilder i farger.
- Kun 800 eksemplarer til salgs.
- Historie over Banestrekningene lokene gikk.
- Status rapport.
- Bilder av transporten av Di3 i Ungarn og Romania.
- Nummererte eksemplarer.
- NOK 395,- + NOK 30,- i porto

Bestilles fra:
Svilleforlaget,
Postboks 408, Skøyen
N-0214 Oslo, Norge.
Tlf: 0047 452 68 858

B-Blad
Retur: Landsutvalget for jernbane, Boks 154, N-1431 Ås

DET NYE NSB.

www.nsb.no

Signatur