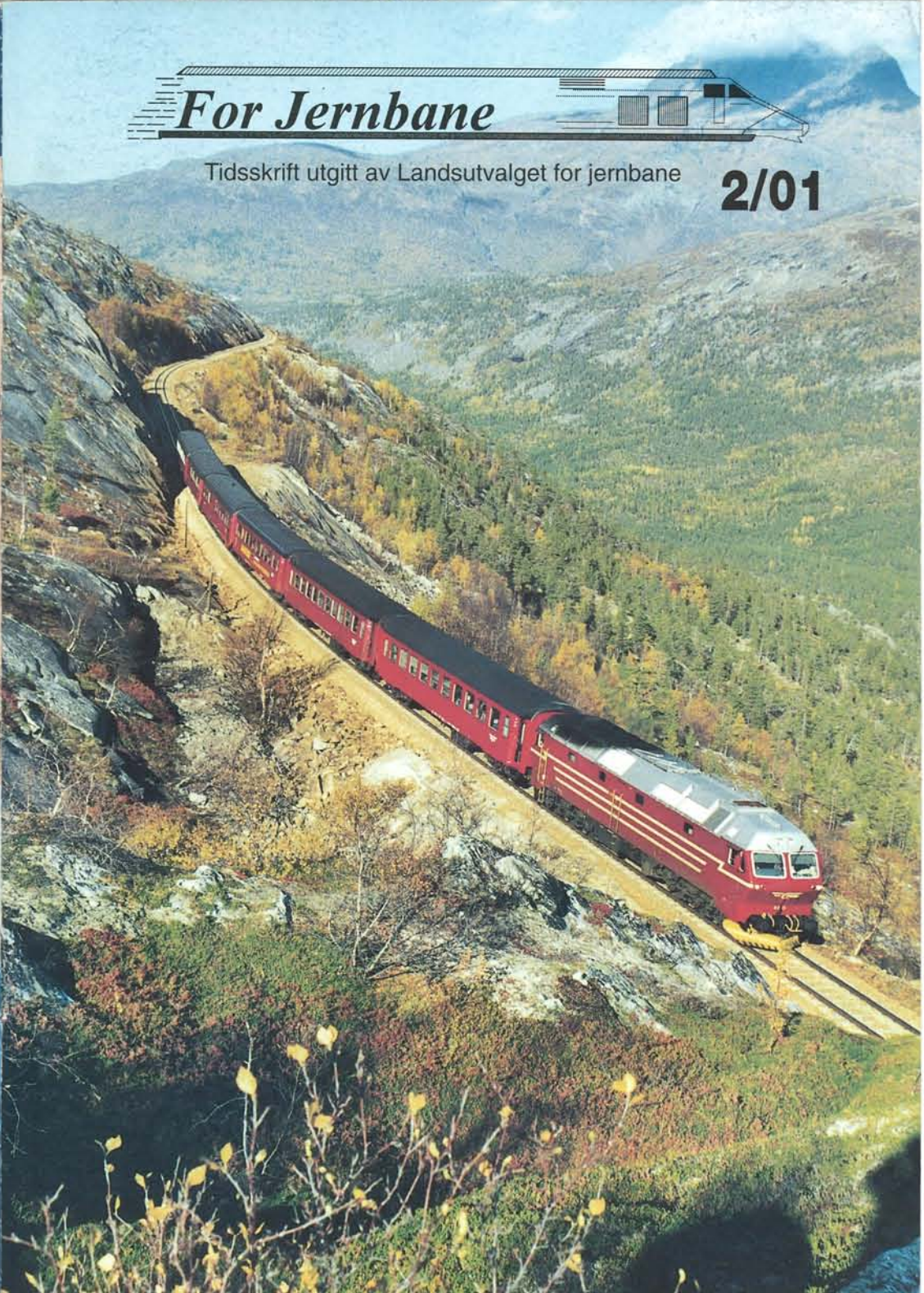
For Jernbane

Tidsskrift utgitt av Landsutvalget for jernbane

2/01



Jernbaneverket

Vi skal utvikle jernbanenettet for det 21. århundrets behov

For Jernbane
Nr. 2 - juni 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 13. juni 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
hans-pk@enitel.no

Nye medlemmer:

Marius Hofseth,, Ålesund
Johannes T. Brualøkken Dovre
Dag Petter Fjellklang, Oslo
Eilev Øvsthus, Bergen

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:

Det er mange som reagerer på planene om å erstatte dagtogene på Nordlandsbanen med Talbot Talent-togene (type 93). Jürg Streuli, vårt medlem fra Sveits, fotograferte sørgående dagtog på vei opp mot Salfjellet ved Lønnsdal en vakker høstdag

Innhold

Leder	3
Nye togruter fra 17.6.2001	5
Om NSBs virksomhet 2001-2003	6
Nytt om samferdsel i Norge	9
Jernbanen i Nederland del I	24
Nytt om jernbaner i andre land	29
Revidert nasjonalbudsjett	31
Gjøvikbanen – hva skjer?	32
Debatt og meningsytringer	33
Styret informerer	34

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

Styret og redaksjonen ønsker alle en riktig god sommer!

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!

Hvor ble det av løftene?

Planene om å kutte ned på mye av den lokale godstrafikken på jernbanen her i Norge (den såkalte vognlasttrafikken), viser med all tydelighet hvor langt det kan være mellom ord og handling enkelte ganger. I dag har vi den paradoksale situasjonen at politikerne har bestemt at NSB Gods ikke skal motta offentlig støtte og drives på et reint bedriftsøkonomisk grunnlag, samtidig som et stort flertall av de samme politikerne i sine partiprogrammer er helt klare på dette punktet. Bare se selv hva de sier:

- **Arbeiderpartiet:** *"Godstransport over lange avstander skal i størst mulig grad overføres fra vei til båt og bane."*
- *"**Kristelig Folkeparti** går inn for at tungtransport i størst mulig grad søkes overført til jernbane og skip."*
- **Senterpartiet:** *"Spesielt i områder med stor person- og godstransport må en større del av trafikken over fra veg til bane, av hensyn til å minske forurensningene og bedre trafikksikkerheten."*
- **Venstre:** *"Mest mulig transport av gods bør over til bane eller sjøtransport, . . ."*
- *"Når det gjelder godstrafikk, ønsker **SV** å få en større andel over fra trailere til tog og skip."*

Som vi ser er det ganske stor enighet om at godstrafikken på vegene bør reduseres, men det er det stikk motsatte som skjer. Hvorfor? En viktig grunn er avgiftsregimet. NSB Gods må få bedre rammebetingelser, først og fremst i form av bortfall av kjørevegsavgift, investeringsavgift og kabotasjeavgift. Lastebilnæringa opplever jo nå i løpet av et halvt år å få redusert avgiften på drivstoff to ganger. Hvem snakker om konkurranse på like vilkår?

Under behandlingen av Nasjonal transportplan tidligere år gikk Arbeiderpartiet så langt som å skrive dette: *"Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet ser det som en politisk overordnet målsetting å få mest mulig gods fraktet med jernbane. Det er derfor viktig å ha et avgiftsregime som oppmuntrer til dette. "*

I Stortingsmelding 48 (2000-2001) Om NSB BAs virksomhet, som ble framlagt sist fredag, står det følgende:
"Ut fra samfunnsøkonomiske vurderinger mener Regjeringen det er viktig å opprettholde toget som et betydningsfullt transportmiddel i Norge også der dette ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt som f.eks. i nærtrafikken rundt de store byene. Dette gjelder både innen person- og godstransportmarkedet".

Hvis politikerne vil opprettholde et lite snev av troverdighet i et valgår, og de mener alvor med det de sier om godstrafikk i sine partiprogrammer, bør de nå kjenne sin besøkelsestid og straks gjøre noe med avgiftene. Muligheten har de nå i forhandlingene i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett.

Jernbanesatsing på norsk

Regjeringens framlegg til revidert nasjonalbudsjett 11. mai var en merkelig greie når det gjaldt bevilgninger til Jernbaneverket. For å følge opp rapporten som ulykkeskommisjonen etter Åsta-ulykken hadde lagt fram, foreslo regjeringen å bevilge 101,7 millioner til sikkerhetstiltak. Men i stedet for å komme med friske penger, må Jernbaneverket ta 80 av disse millionene innenfor eget budsjett. Det går selvsagt på bekostning av andre nødvendige investeringer og drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur. Vi forstår godt direktør Steinar Killis skuffelse. I tillegg må Jernbaneverket betale 10 millioner kroner i bot etter Åsta-ulykken. Da står vi igjen med hele 11,7 millioner kroner. Det må vel kalles jernbanesatsing på norsk

Vei, vei og atter vei!

Det er valgår i år, og det syntes tydelig når revidert nasjonalbudsjett ble behandlet i Stortinget nylig. De borgerlige opposisjonspartiene sto i kø for å overby hverandre med mer penger til veiformål. Sammen med Fremskrittspartiet sto dessverre Senterpartiet fram som det store veipartiet, de ville øke veibevilgningene med en milliard kroner. Selv Høyre ville nøye seg med 500 millioner kroner, mens Venstre og KrF "bare" ville øke bevilgningene med 200 millioner kroner. Kompromisset ser ut til å havne på en økning på 225 millioner.

Vi er i ferd med å miste all tiltro til hva de ulike politiske partiene sier. De har i tur og orden stått fram her i For Jernbane og talt varmt for kollektivsatsing og jernbaneutbygging. Men når det nærmer seg valgkamp så er det én ting man vinner stemmer på, lovnader om reduserte bensinpriser og mer veibygging. Slik det ser ut nå kommer dette til å bli en trist og bedrøvelig valgkamp for de av oss som forsøker å få til en vridning av samferdselsmidlene fra vei til bane og kollektivsatsing.

Senterpartiet har nok en gang vist at de ikke er til å stole på, og føyer seg med dette godt inn blant verstingene i samferdselssaker. Vi er skuffet men dessverre ikke overrasket!

Rot, rot og atter rot!

Et minimum av forutsigbarhet må man kunne forvente av et jernbaneselskap når det gjelder togruter. Vi har med vantro registrert at nattoget mellom Oslo og Malmö skal legges ned fra 2. september 2001. Verken Linx, NSB eller SJ ønsker å kjøre dette nattoget, og det er for oss komplett umulig å forstå. Men det som er enda verre er at nå kan heller ikke NSB kjøre dette toget etter 16. juni. Årsaken skal visstnok være et eller annet om mangel på lokførere!!! Den har vi hørt før. Derfor blir nå nattoget mellom Oslo og Malmö (København) nedlagt fra 17. juni 2001 og erstattet med en nattbuss! Hva er dette for rot?

Her har man alt trykket opp og utgitt nye rutetabeller og så skjer dette igjen. Vi nøler ikke med å kalle dette en skandale. Hva med alle InterRailere som er vant med å bruke dette toget? Vi trodde vi var ferdige med slike historier som dette, men dessverre tar vi nok en gang feil. Vårt råd til NSB sjefen nå er: Skjær igjennom å si at dette toget skal vi fortsette å kjøre. Vi tror ikke på dette med lokførere lenger!!

Sikkerhet før og nå

Vi er slett ikke motstandere av at det blir fokusert på sikkerheten ved jernbanen i Norge. Men etter Åsta-ulykken begynner vi nå å få en del eksempler på tilstander som grenser opp til det komiske. Det siste eksemplet nå er at de svenske Y1-motorvognene ikke lenger får kjøre over grensa inn i Norge til Kongsvinger fordi de kun er énmannsbetjent. Det er ikke mange år siden motorvognsett av type 68 gikk i trafikk på mange strekninger på Østlandet. Disse motorvognene var slik at du under fart kunne åpne utgangsdørene som ei vanlig balkongdør. Alle visste om dette, men ingen sa noe. Og så vidt jeg vet var det aldri noen som falt ut i fart.

Det må på en måte ikke bli slik at det tar helt av og all fornuft skyves til side. Det blir fortsatt drept over 300 mennesker i veitrafikken i Norge hvert år, og det vil det garantert fortsette å gjøre i årene framover uten at det blir gjort noen inngrep som er i nærheten av det vi har sett på jernbanesektoren det siste halvannet året. Fokus på sikkerhet er bra og viktig, men det må ikke bli slik at det hemmer tiltak som ellers er fornuftige. Når de kan kjøre enmannsbetjent i Sverige, så kan vi gjøre det i Norge også!

"Miljøpartiet" Venstre

"Ein stemme på Venstre er ei stemme på den mest ambisiøse miljøpolitikken" proklamerte Venstre-leder Lars Sponheim i sin tale til landsmøtet i mai. Samme dag gikk toppkandidaten I Sogn-og Fjordane, Atle Hamar, ut og sa: "- Jernbanen bør konsentrere persontrafikken til de folkerike områdene på Østlandet. Langrutebussene må ta over i resten av landet". Ja, dette var en ambisiøs miljøpolitikk!!

SAS og Braathens med europeisk rekord i antall tomme seter

Galskapen i norsk luftfart kommer tydelig fram i en oversikt som nylig er presentert i bransjetidsskriftet Airline Business. Her slås det fast at de to norsk flyselskapene havner på en europeisk bunnplass når det gjelder beleggsprosent. Dette bør selvsagt ikke overraske noen.

Det bare understreker hvor rett de har de som hevder at Norge er blant klimaverstingene i verden. Når det gjelder å satse på jernbaneutbygging her i landet, får man stadig høre at Norge er et lite land med få mennesker og derfor dårlig egnet. Men når det gjelder kapasiteten i luftfarten skulle man tro at vi var minst 50 millioner innbyggere.

Nye togruter fra 17.6.2001

Av Holger Schlaupitz

I forrige nummer av For Jernbane brakte vi en artikkel om de nye togrutene som gjelder fra 17.6.2001. Vi omtaler her noen endringer i forhold til hva som sto i forrige nummer.

Når det gjelder nattoget mellom Oslo og Malmö, var planen at Linx AB skulle ta ansvaret for dette fra 17.6.2001. Linx AB valgte så å ikke gjøre dette. NSB hadde planlagt å videreføre toget fram til 2.9.2001, men finner det ikke lønnsomt å drive toget etter dette. Nå er det imidlertid vedtatt at nattoget blir lagt ned fra 17.6.2001 pga. lokførermangel. (Buss vil bli kjørt som erstatning fram til 2.9.2001.) Siden bortfall av nattoget fra Oslo på kveldstid innebærer et dårligere tilbud også for kunder som reiser på strekningen Oslo–Halden, vil det fra 3.9.2001 bli kjørt buss fra Oslo kl. 2300 til Fredrikstad, Sarpsborg og Halden. NSB Mellomdistanse ønsker å få til et togtilbud som erstatning for bussen fra 6.1.2002.

Linx AB har utsatt oppstarten av kjøring med X2000 på Østfoldbanen til sommeren 2002. Rutetilbudet på Østfoldbanen (både IC- og utenlandstog) vil derfor sannsynligvis ikke endres fra 6.1.2002 (annet enn det som gjelder tog som erstatning for buss på kvelden).

Det blir likevel ikke endringer i hvilke dager tog 75 og 80 på Sørlandsbanen skal kjøres fra 17.9.2001. Tog 75 fra Oslo S kl. 0911 skal kjøre mandag–lørdag mens tog 80 fra Kristiansand kl. 1413 skal gå mandag–fredag og søndag.

Togtilbudet på Bratsbergbanen starter opp 13.8.2001, ikke 24.6.2001. Siden rutene likevel basere seg på bruk av motorvognsmateriell, blir det noen flere avganger enn nevnt i forrige artikkel. Det blir følgende tog mandag–fredag:

- I retning Notodden: Fra Skien kl. 0535, 0651, 0818, 0937, 1213, 1454, 1602 til Notodden og kl. 1819 bare til Nordagutu (med buss videre til Notodden). Fra Porsgrunn blir det avganger kl. 0640, 1442 og 1550 til Notodden og kl. 1808 bare til Nordagutu (med buss videre til Notodden). I tillegg blir det en kveldsbuss fra Porsgrunn kl. 2015 til Notodden.
- I retning Skien: Fra Notodden kl. 0639, 0826, 0943, 1200, 1400, 1610 og 1712 til Skien. Avgangene fra Notodden kl. 0639, 1400 og 1610 vil gå helt til Porsgrunn. Det blir også et tog fra Nordagutu kl. 1918 til Porsgrunn (buss fra Notodden kl. 1825 til Nordagutu). I tillegg blir det en kveldsbuss fra Notodden kl. 2050 til Porsgrunn.

Lørdager og søndager blir det tog bare mellom Nordagutu og Porsgrunn. Lørdager blir det tog til Nordagutu med avgang fra Skien kl. 1148 og fra Porsgrunn kl. 1608. 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. 1148 og fra Porsgrunn kl. 1608 og 1808. Motsatt retning blir det tog fra Nordagutu kl. 1230 til Skien og fra Nordagutu kl. 1705 og 1918 til Porsgrunn. I helgene blir supplert med buss slik at tilbudet totalt sett (tog og buss) blir fire avganger hver retning lørdag og fem avganger hver retning søndag mellom Grenland og Notodden.

Når det gjelder Ofotbanen, blir det ingen ekstra sommertog noen enkelte dager i uka.

Når det gjelder *Kungspilen* mellom Charlottenberg og Kongsvinger/Årnes, er det i skrivende stund bestemt at togtilbudet starter opp tidligst 20.8.2001. (All kjøring på norsk side er innstilt fram til den datoen.) Nye avgangsprosedyrer i Norge gjør det inntil videre umulig å kjøre personførende tog med bare lokfører som ombordansvarlig. Krav om konduktør om bord har gjort det vanskelig for SJ å få til det planlagte tilbudet.

Ellers skal riktig periode for sommerrutene på Østlandet inkludert Rørosbanen være 23.6.–12.8.2001 (ikke 23.6.–12.8.2002, som det feilaktig sto i forrige artikkel).

Om NSBs virksomhet 2001–2003

Av Svein A. Løken

NSB skal hvert år legge frem for Samferdselsdepartementet en plan for sin virksomhet, og departementet legger hvert annet år frem en stortingsmelding, i år St.meld. nr. 48 (2000–2001).

Etter mange år med trygg trafikkvekst falt persontrafikken i 2000 med 2 %, noe som skyldes krengetogproblemene. Tydeligst på Sørlandsbanen med –16 %. Godstrafikken har variert noe, men har i sum hatt en svak vekst på 2 % i året og en liten reduksjon i 2000. Vognlasttrafikken har gått tilbake, samtidig som den har lave priser.

Gods vil konsentrere seg om kombitransporter og inngå allianser med andre transportører.

Regnskapet
NSBs driftsresultat og årsresultat har utviklet seg slik:

År	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*	*2000*
Driftsresultat	480	328	332	20	–304
Årsresultat	198	149	81	–1081	–325

Første linje, driftsresultatet, forteller som navnet sier om driftsinntekter og driftskostnader. Det overrasker vel ingen at alle de virkelige problemene NSB hadde i fjor også gir utslag i driftsresultatet. Alle virksomhetsområder gikk med regnskapsmessig underskudd i 2000.

Omvurderinger av eiendeler kan medføre regnskapsmessige tap. Det store tapet i 1999 skyldes at man innså at verdien av Gardermobanen måtte reduseres i regnskapet.

Flytogets driftsresultat er på –83 mill. kr, mens resten av persontrafikken omtrent går i balanse. I 1999 økte togtilbudet på Østlandet med nesten 20 %, uten at inntektene økte like mye. Offentlig kjøp ble ikke økt i takt med tilbudet.

Nytt materiell, moms m.m.
NSB har kjøpt mye nytt materiell som skal øke inntektene og redusere driftskostnadene. Virkningene har ikke kommet som planlagt. Samtidig har renter og avskrivninger planmessig økt pga. det nye materiellet. NSB er en arbeidsintensiv virksomhet, og i Norge vokser slike (lønns-)kostnader for alle bedrifter. Dermed er NSBs problem dobbelt: svikt i inntekt og økte kostnader.

For persontrafikken beholdes strategien, og det betyr igjen at lønnsomheten er problematisk. Og med øket momspress får særlig fjerntogene det verre. Likebehandling med flytrafikken (som har momsfordeler) ville vært naturlig. Det vil ikke regjering og Storting. Alternativt kunne staten kjøpe fjerntogstjenester fra NSB (slik som for IC-, regional- og lokaltrafikk). Det vil man heller ikke. Da må NSB innse at inntektene ikke vil dekke kostnadene fremover. Regnskapsloven sier at dette må få konsekvenser for vurderinger av eiendeler og egenkapital.

Regnskapsloven gir trøbbel
Regnskapsfolk sier normalt at en eiendels verdi er kjøpsprisen. Men hvis inntektene som skapes av en eiendel (krengetogene), ikke dekker kostnadene, kan ikke eiendelen lenger ha samme verdi. Verdien må reduseres i regnskapet inntil eiendelen kan bære sin kostnad. Det oppstår et engangstap. Etter å ha avvist de to tiltakene som ville gitt inntekter, har verken NSB, regjering eller Stortinget noe valg: Regnskapsloven påbyr at verdien av togene skrives ned. Men når verdiene av eiendelene reduseres, må egenkapitalen reduseres tilsvarende. Det er kritisk hvis egenkapitalen blir for lav. Hvis staten vil ha togtransport, kommer staten igjen i en klemme: Egenkapitalen må opp. Dette kan skje ved at staten skyter inn mer penger, eller ved at lån ettergis. Staten "løser" problemet ved å gjøre et lån på 2135 mill. kr om til egenkapital, dvs. ettergir lånet. Regnskapsfolkene har fått sitt, men for NSB kan

situasjonen faktisk bli verre: **Istedenfor å betale staten rente på lånet, forlanger staten 6,8 % avkastning på egenkapitalen (overskudd).** Hvis overskuddet skal betales ut til staten som utbytte, er det en forverring. For kommende periode (2 år) forventer ikke departementet noe utbytte.

Det er litt pussig at staten gjør gjeldssaneringen først ved utløpet av 2001 og ikke med øyeblikkelig virkning.

Hele operasjonen kan ses på som bokføringsknep: Staten hadde allerede tapt disse 2 milliardene siden staten eier NSB. Disse pengene gir ikke noe mer togtjenester. Men de reduserer en konkursrisiko.

Virkeligheten
Egentlig burde vi ikke interessere oss for slike tall. De tilhører ikke virkelighetens verden. Det virkelige er: Hvor mye togkilometer kjøres, hvor mange reiser, hvor mye bane bygges og vedlikeholdes det. Men det er allikevel nødvendig fordi mange ikke ser sammenhengene: Når Stortinget svekker toget ved f.eks. å åpne for parallellkjøring med buss eller bygge nye motorveier, fører det til at verdier går tapt for staten (nedskriving av togverdi) og som de må bevilge til (konvertere lån til egenkapital), enten de vil eller ikke!

NSBs styre hadde foreslått flere regnskapsmessige tiltak: Staten skulle kjøpe Flytoget AS fra NSB til bokført verdi (= kostpris). Samme sak igjen, Flytoget AS har egentlig en lavere verdi, pengene er allerede tapt for staten, men NSB vil gjerne slippe å vise dette i sine regnskaper utover hva som ble gjort i 1999. Regjering og Storting utsetter beslutningen for å vurdere saken i et "industrielt perspektiv", dvs. å se på virkelige forhold istedenfor regnskapsmessige forhold.

I sum betyr alt dette at trykket på NSB for å redusere kostnader forsterkes. Reduserte kostnader innebærer ofte en risiko for redusert inntekt. Vi kan bare håpe at NSB greier den utfordringen. Nye tiltak skal gi ytterligere kostnadsredusering på 300 mill. kr.

Miljøregnskapet
Det er en god utvikling når det gjelder energiforbruket, og nytt materiell bidrar også på andre miljøområder. Skogbranner og dyrepåkjørsler er omtrent uendret.

Kunderegnskapet
Publikum er mindre tilfreds med NSB enn før. Særlig problematisk er driftsavvik og informasjon til publikum ved driftsavvik. Publikum skiller i liten grad mellom Jernbaneverket og NSB.

Punktlighet
Tre årsaker til en dårlig utvikling:
- Akselbruddet på type 73 (Signatur)
- Lillestrøm-kollisjonen
- Regnvær og ras

Kun flytoget har en punktlighet på over 90 % (dvs. 94 %). Fjerntogene var nede i 68 %. Dette er svært langt fra målsetningen, men for egen regning legger jeg til at målene er virkelighetsfjerne gitt enkeltspor med stor togtetthet.

Persontrafikk Nord (PN)
Kundegrunnlag, avstander og andre forhold gjør PN ulik resten av NSB. Derfor er det viktig at 2000 ble året da man iverksatte andre løsninger for PN enn resten av NSB. Innføringen av type 93 med lave driftskostnader og lavt energiforbruk var viktig.

NSB Gods
Gods ønsker å konvertere vognlasttrafikken til kombinerte transporter. Samtidig vil Gods kutte ned på tilbudet over kortere strekninger. Det er dessverre ikke plass til å skrive mer om gods i denne artikkelen, men følg med i For Jernbane.

Nettbuss
NSB vil at Nettbuss fortsatt skal være en integrert del av NSB. Jeg tror dette er svært viktig; resten av bussnæringen ville heller kjøre parallelt med jernbanen enn å sørge for helhetlige løsninger. Legg også merke til at NSB påpeker at dagens konsesjonssystem ikke er det beste hvis man ønsker samvirke mellom buss og tog.

Styringsprinsipper
Departementet vektlegger å ha et profesjonelt styre, jevnlige uavhengige verdivurderinger av NSB og måle NSB på samme måte som private bedrifter. De fleste kunder tenker vel som oss i LJF, NSB må også måles etter samfunnskriterier: miljø, et godt samfunn, lite ulykker.

Flytoget og Gods skal styres som egne AS.

NSB har kjøpt mye nytt materiell som skal øke inntektene og redusere driftskostnadene. Virkningene har ikke kommet som planlagt. Samtidig har renter og avskrivninger planmessig økt pga. det nye materiellet. NSB er en arbeidsintensiv virksomhet, og i Norge vokser slike (lønns-)kostnader for alle bedrifter. Dermed er NSBs problem dobbelt: svikt i inntekt og økte kostnader. Foto på Oslo S under NSB dagen i mai 2001 av Hans Petter Kristoffersen

Nytt om samferdsel i Norge
– fortrinnsvis utdrag hentet fra dagspressen og pressemeldinger

Det jobbes på spreng på nytt krysningsspor ved Nykirke på Vestfoldbanen. Foto: Erik Bjørhei

Vøgne på skinnene igjen
NSB vil fra 1. juni neste år erstatte lokaltoget Vøgne med et splitter nytt Signaturtog. Toget vil gå fra Geilo om morgenen og til Oslo. Toget vil returnere til Geilo om kvelden. Det nye Vøgne-tilbudet forutsetter støtte fra Staten eller fylkeskommunen.

– Vi gleder oss til å gi hallingene et skikkelig togtilbud, sier distribusjonssjef Petter Helgesen i NSB. – Buss har erstattet Vøgne det siste året, men det har ikke vært en suksess, seier Petter Helgesen i NSB Langdistanse.
NRK Buskerud 21.4.01

Ål Utvikling skal selja togbillettar
Frå 5. juni kan du igjen kjøpa togbillettar på Ål. Torsdag signerte NSB og Ål Utvikling ein avtale om billettsal frå kjellaren i Ål kulturhus. – Me ville gjerne gje kundane i Ål dette tilbodet tilbake, forklarer Odd Ragnar Øygard ved Ål Utvikling. Ål utvikling vert no agent for NSB og vil fungere som eit billett- og servicekontor med opningstider frå 8.30 til 15.30. Frå september vil Bergensbanen ha det beste togmaterialet i Norge. Då kjem dei første Signatur-toga på strekkja Oslo–Bergen på skinnene. Desse toga vil ha same stoppmønster og like mange avgangar som i dag.

I juni 2002 er Signatur-tilbodet i gang for fullt. Først då vil dei nye togsetta køyre raskare, og tida mellom Oslo og Bergen minkar med nesten 40 minutt. Samstundes vil NSB auka tilbodet frå fem til åtte avgangar kvar veg.
Hallingdølen 20.4.01

NSB positiv til å satse meir i Telemark
NSB-leiinga er no positiv til å satse meir på jernbaneutbygging i Telemark. Det seier fylkesordførar Andreas Kjær etter eit møte med NSB-leiinga. Både timetog på Bratsbergbanen, nytt materiell og skuletog til Drangedal kan bli aktuelt – seier Kjær som er svært nøgd med signala.
NRK Telemark 23.4.01

Bred støtte til Vøgne
Fylkesvaraordfører Ole Furua Rødby går inn for at fylkeskommunen skal gi tilskudd til lokaltoget i Hallingdal igjen. NSB går inn for å sette opp lokaltoget Vøgne igjen fra neste sommer, men det forutsetter tilskudd fra fylkeskommunen eller staten.

Leder av fylkeskommunens regionutvalg, Unni Hennum Lie fra Kristelig Folkeparti, sier ifølge Drammens Tidende nei til tilskudd, mens Senterpartiet altså sier ja. Arbeiderpartiets stortingsrepresentant Sigrun Eng mener lokaltoget Vøgne bør få tilskudd fra staten om det er nødvendig for å få dette reisetilbudet i gang igjen.
NRK Buskerud 23.4.01

Finnmarkingene vil ha jernbane Kirkenes–Nikel
Høyt på ønskelista i Barentssamarbeidet står jernbane fra Kirkenes til Nikel. Banen kan gjøre Finnmark til inngangsport til Russland. Utenriksminister Thorbjørn Jagland ble møtt med et vell av ideer og konkrete tiltak da han fredag hadde samråd i Alta. Aktører innen Barentssamarbeidet fortalte om alle typer prosjekter fra helse, urfolk og kultur til næring og atomavfall.

– En jernbane mellom Kirkenes og Nikel, en strekning som tilsvarer Drammen–Oslo, vil åpne for enorme muligheter. Investeringen på 1,5 milliarder kroner vil knytte Norge direkte til det russiske banenettet, som har forgreninger til både Asia og Istanbul. Finnmarkinger vil da også kunne ta tog til Oslo, sa Fløtten. Jagland var i sitt åpningsinnlegg opptatt av atomsikkerhet, og at Russland måtte håndtere atomavfall på en forsvarlig måte. Han var betenkt over at landet åpner for import av atomavfall til sine destruksjonsanlegg.
Aftenposten 22.4.01

Ny avtale om kjøp av persontransporttjenester fra NSB BA:
Ingen takstøkning
Forhandlingene mellom Samferdselsdepartementet og NSB BA om avtale for statlig kjøp av persontransporttjenester for 2001 er nylig avsluttet. Avtalen betyr at tilskudd til statlig kjøp av persontransporttjenester er satt til 1215 millioner kroner per år. Dette betyr en økning på 228 millioner kroner i forhold til avtalt beløp for 2000, sier samferdselsminister Terje Moe Gustavsen.

Tilleggsavgiften for kjøring gjennom Romeriksporten fjernes, med virkning fra 1. mai i år for reisende i SL-området (Stor-Oslo Lokaltrafikk) og med virkning fra 1. juni i år for andre NSB-kunder. Fjerningen av tillegget for kjøring gjennom Romeriksporten fører til at reiseutgiftene for kunder i SL-området blir redusert med om lag 250 kroner for månedskort og om lag kr 7,50 for enkeltbilletter. Det blir ingen nye takstøkninger i 2001 utover det som er gjennomført fra og med 1. januar (dvs. 2,75 prosent som er i tråd med Stortingets forutsetninger ved behandlingen av 2001-budsjettet).

På Arendalsbanen og Bratsbergbanen gjenopptas trafikken fra sommeren 2001. Bratsbergbanen gjenopptas av NSB med et redusert rutetilbud, sammenliknet med rutetilbudet fra sommeren 2000. Gjenopptakelsen av trafikken skjer som en prøveordning, med jevnlige trafikktellinger for å få et bedre bilde av trafikkgrunnlaget. Ellers blir det ingen vesentlige endringer i ruteopplegget i forhold til ruteendringene fra 7. januar i år.
Pressemelding NSB BA 19.4.01

Ny godsterminal i Trondheim
Samferdselsdepartementet har i dag bedt om at Jernbaneverket ved endelig fastsettelse av sitt handlingsprogram for perioden 2002–2011 legger inn midler til bygging av ny godsterminal på Leangen

Det var mye folk på Oslo S da NSB arrangerte åpen dag for publikum i mai. Slike arrangementer bør de ha flere av. Foto: Hans Petter Kristoffersen

i Trondheim, i tråd med forutsetningene i Nasjonal transportplan 2002–2011. Dette opplyser samferdselsminister Terje Moe Gustavsen.

I et brev til Jernbaneverket viser Samferdselsdepartementet til at Jernbaneverket tidligere har gått inn for at investering i ny terminal på Leangen bør utsettes og tas opp til ny behandling i revisjon av Nasjonal transportplan 2006–2015. Jernbaneverket mener at det ut fra en isolert jernbanefaglig vurdering ikke er rasjonelt å bygge ny godsterminal nå, så lenge kapasiteten på Brattøra anses tilfredsstillende og sett i sammenheng med andre høyt prioriterte oppgaver.

Samferdselsdepartementet er imidlertid av den oppfatning at flyttingen av godsterminalen fra Brattøra til Leangen må ses i sammenheng med byggingen av Nordre avlastningsveg i Trondheim. En utsettelse av flyttingen vil gi merkostnader for prosjektet Nordre avlastningsveg på om lag 220 mill. kroner ved valg av en midlertidig løsning. – Samferdselsdepartementet kan ikke aksepterer en slik fordyring av prosjektet for å kunne utsette investeringen i ny godsterminal, heter det i brevet fra Samferdselsdepartementet.

Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket og Vegdirektoratet framover sørger for god koordinering av byggingen av de to prosjektene ny godsterminal og Nordre avlastningsveg.
Pressemelding NSB BA 25.4.01

NSB BA: Omstilling, effektivisering og styrking av egenkapitalen
NSB BA skal tilføres egenkapital på 2 135 mill. kroner. Selskapets økonomiske stilling er i det siste blitt sterkt svekket, særlig som følge av trafikknedgang og økte kostnader på grunn av bl.a. Åsta-ulykken og forskjellige problemer med togdriften. Styrkingen av egenkapitalen er derfor nødvendig for å sikre finansieringen av det nye jernbanemateriellet som allerede er anskaffet eller bestilt.

Dette er ett av hovedpunktene i stortingsmeldingen om NSB BAs virksomhet for perioden 2001–2003 som ble lagt fram i statsråd i dag. Regjeringen legger i meldingen vekt på at jernbanetransport fortsatt må sikres som et viktig alternativt transportmiddel i Norge. Dette gjelder innen både person- og godstransportmarkedet.

Formålet med stortingsmeldingen er å bl.a. å gi Stortinget en orientering om selskapets utvikling fram til og med 2003. Meldingen gir også orientering om NSBs viktigste utfordringer, strategier og planer for de kommende årene. Orienteringen om selskapets strategier og planer tar utgangspunkt i selskapets egen virksomhetsplan for perioden 2001–2005. I dette plandokumentet legger NSB-styret særlig vekt på konsernets behov for effektivisering og omorganisering og behovet for økt egenkapital.

På dette grunnlaget blir det så i stortingsmeldingen trukket opp hovedlinjer for statens eierstyring av selskapet.

Effektivisering – i samarbeid med de ansatte
I meldingen vises det til at NSB er inne i en periode med meget omfattende fornying av persontogmateriellet, med investeringer på nærmere fem milliarder kroner i nye tog som leveres i perioden 1999–2002. – Selv om trafikk og inntekter har økt på 90-tallet og kostnadene er redusert, har selskapet hittil ikke oppnådd forventede overskudd og dermed tilfredsstillende styrking av egenkapitalen. I fjor opplevde NSB for første gang siden 1990 en nedgang i trafikken, noe som bl.a. kan forklares med virkningen av Åsta-ulykken og andre driftsproblemer. Trafikksvikten har ført til ytterligere inntektstap, samtidig som ulykkene og driftsavvikene har bidratt til økte forsikringskostnader og andre kostnadsøkninger. Selskapets økonomiske utvikling er sterkt svekket. I løpet av året er det ventet at egenkapitalandelen kommer ned i 25 prosent, som er grensen bankene har satt som vilkår for de lån som er tatt opp i det private lånemarkedet, heter det i meldingen.

Det blir vist til at NSB-styret ønsker å snu denne utviklingen så snart som mulig og vil gjenreise folks tillit til selskapet. I tillegg må det foretas store endringer i andre deler av selskapets organisasjon, bl.a. ved at støttefunksjoner omstilles og effektiviseres. Dette omfatter også selskapets vedlikeholdsverksteder. Innen 2003 skal bedriften effektiviseres med 300 mill. kroner. Regjeringen er opptatt av at denne prosessen skal gjennomføres i nært samarbeid med de ansattes organisasjoner.

I meldingen gir regjeringen sin støtte til NSB-styrets planer om at NSB Gods skilles ut som eget selskap for å inngå i allianse med en annen godsoperatør. – Dette er nødvendig om NSB Gods skal kunne overleve på litt lengre sikt. Regjeringen framhever betydningen av at NSB Gods fortsatt forblir en del av NSB-konsernet, noe som betyr at morselskapet NSB fortsatt skal ha aksjemajoriteten, går det fram av meldingen.

Når det gjelder den framtidige organisasjonsformen for NSB Flytoget, vises det til at regjeringen mener at en eventuell endring må vurderes ut fra de virkninger endringen kan få for jernbanevirksomheten som helhet, sett i et langsiktig perspektiv. Regjeringen vil derfor komme tilbake til saken på dette grunnlag. For NSBs datterselskap ROM eiendomsutvikling (NSBs driftsuavhengige eiendommer) åpnes det for delsalg av selskapet, men slik at verdien for NSB-konsernet samlet sett blir høyest mulig.

Krav til utbytte og avkastning
For å få en tilfredsstillende egenkapitalutvikling i NSB-konsernet legger regjeringen ikke opp til at det skal tas utbytte fra selskapet i perioden 2001–2005. Når det gjelder kravet til avkasting for NSB-konsernet, medregnet Flytoget, legges det opp til en videreføring av gjeldende krav. Det betyr en avkastning på 7,5 prosent på egenkapitalen etter skatt.
Pressemelding fra Samferdselsdepartementet 11.5.01

NSB foreslår å legge ned vognlasttrafikken på Raumabanen, og flere lokale bedrifter på Åndalsnes fortviler. Foto: Leif J. Olestad

Endringer i jernbaneloven: Jernbaneulykker skal undersøkes av fast kommisjon
Regjeringen ønsker å endre jernbaneloven med sikte på å få hjemmel til å kunne opprette en fast kommisjon for jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser. Dette går fram av et forslag i statsråd i dag.

Det finnes i dag ingen fast havarikommisjon for etterforskning av jernbaneulykker og alvorlige hendelser på jernbanen. På bakgrunn av de alvorlige jernbaneulykker og -hendelser i den senere tid går regjeringen inn for å utvide mandatet for Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) til også å omfatte jernbanesektoren. Det nåværende HSL vil bli utvidet med personell med kompetanse på jernbaneområdet. – Undersøkelser på jernbaneområdet foreslås lagt opp på samme måte som for luftfarten fordi den kompetansen HSL har når det gjelder undersøkelsesmetodikk, også kan anvendes ved jernbaneulykker og -hendelser. Erfaring viser at HSLs metoder fungerer godt i ulykkesforebyggende arbeid, sier samferdselsminister Terje Moe Gustavsen.

Videre foreslås det mindre endringer i jernbaneloven som omfatter bl.a. klargjøring av tilsynsmyndighetens oppgaver og ansvar og en hjemmel til å kunne ilegge tvangsmulkt ved unnlatelse av å etterkomme pålegg fra tilsynsmyndighetene.
Pressemelding fra Samferdselsdepartementet 27.4.01

Jernbaneverket: BaneTele skal omdannes til statlig aksjeselskap
Regjeringen har i statsråd i dag foreslått at Jernbaneverkets forretningsenhet BaneTele skal omdannes til et eget aksjeselskap, fullt ut eid av staten, ved Jernbaneverket.

Formålet med omdanningen til statlig aksjeselskap er å legge til rette for en mer effektiv utnyttelse av de kommersielle mulighetene for å tilby tele- og datatjenester til andre enn Jernbaneverket. Disse mulighetene er hovedsakelig knyttet til utnyttelse av ledig kapasitet i Jernbaneverkets fiberkabelnett og utnyttelse av Jernbaneverkets føringsveger for tele- og datatrafikk. BaneTele leverer i dag tjenester både til Jernbaneverket og til andre, og forretningsenheten forvalter et tele- og datanett (fiberkabelnett) for leveranse til jernbanesektoren. Fiberkabelnettet har en betydelig høyere kapasitet enn det som i dag er nødvendig for å dekke jernbanesektorens behov for tele- og datatjenester. BaneTeles muligheter til kommersiell utnyttelse av overkapasitet og videre utbygging av nettet og tjenester blir i dag begrenset av de fullmakter som Jernbaneverket har som forvaltningsorgan. Kommersiell televirksomhet inngår ikke som en naturlig del av Jernbaneverkets virksomhetsområde, og utskillelse av BaneTele til aksjeselskap vil bidra til at Jernbaneverket kan konsentrere seg om sin kjernevirksomhet. Dessuten vil det overfor konkurrerende virksomheter være mest ryddig at Jernbaneverkets kommersielle utnyttelse av overskuddskapasiteten i fiberkabelanlegget blir organisert i et eget selskap. En samordning av kommersiell utbygging av teleinfrastruktur, og utbygging som er begrunnet i jernbaneformål, vil også kunne gi en forbedring av sikkerheten på jernbanen, går det fram av forslaget.
Pressemelding fra Samferdselsdepartementet 11.5.01

Kollektivtransport: Landsomfattande ordning med ungdomskort
– Samferdselsdepartementet arbeider no med opplegget for ei landsomfattande ordning med ungdomskort. Ei slik rabattordning kan vere med på å få ein større del av dei unge til å reise kollektivt. Eg tar sikte på at saka skal leggjast fram for Stortinget i samband med forslag til statsbudsjett for 2002, opplyser samferdselsminister Terje Moe Gustavsen.

Ei orientering om arbeidet med saka er tatt inn i eit forslag som blei lagd fram i statsråd i dag, og som gjeld ein del saker på ansvarsområdet til Samferdselsdepartementet. I orienteringa blir det mellom anna vist til at om lag halvparten av fylkeskommunane allereie har innført ulike ordningar med ungdomskort.
Pressemelding fra Samferdselsdepartementet 11.5.01

Økt bevilgning til kjøp av persontransporttjenester fra NSB BA
Regjeringen foreslår at bevilgningen til statlig kjøp av persontransporttjenester fra NSB BA i 2001 skal øke fra 987 til 1215 millioner kroner. Den foreslåtte økningen har sammenheng med at Samferdselsdepartementet og NSB BA i april inngikk endelig avtale om kjøp av slike tjenester.

Avtalen mellom NSB BA og staten ved Samferdselsdepartementet betyr at det ikke blir noen ytterligere takstøkninger og at togtilbudet videreføres i 2001 slik det er i dag. I avtalebeløpet er det tatt hensyn til alle ekstraordinære kostnader som følge av mangelen på lokomotivførere og ekstra kostnader på strekninger der det er nødvendig å sette inn buss som erstatningstilbud. I tillegg til eksisterende erstatningstilbud med buss, skal det etableres et busstilbud til erstatning for intercitytilbudet på strekningen Lillehammer–Otta. Avtalen innebærer dessuten at togtilbudet på Arendalsbanen og et redusert togtilbud på Bratsbergbanen blir satt i gang fra sommeren. Tilbudet på Bratsbergbanen skjer som er prøveordning. Ifølge avtalen har NSB mulighet til å erstatte togtilbudet med buss på avganger med mindre enn 15 prosent belegg.

Den nye avtalen for kjøp av persontransporttjenester vil i tillegg dekke det inntektstapet NSB får som følge av at det ekstraordinære takstpålegget i Romeriksporten.
Pressemelding fra Samferdselsdepartementet 11.5.01

110 millioner kroner til sikkerhetsarbeid på jernbanen
Regjeringen foreslår at det over statsbudsjettet for 2001 brukes ytterligere 110 mill. kroner til å bedre sikkerheten på jernbanen. Midlene skal benyttes til å følge opp anbefalingene i rapporten fra den regjeringsoppnevnte kommisjonen som gransket jernbaneulykken ved Åsta i januar 2000.

Forslaget innebærer at Jernbaneverket skal bruke 101,7 mill. kroner over sitt budsjett på ulike sikkerhetstiltak til oppfølging av kommisjonens anbefalinger. Statens jernbanetilsyn skal bruke 8,3 mill. kroner.

Statens jernbanetilsyn får økt sin bevilgning med 7,3 mill. kroner for 2001. I tillegg kan 1 mill. tas fra midler overført fra budsjettet for 2000. Samlet sett betyr dette en betydelig styrking av budsjettet til Statens jernbanetilsyn.
Pressemelding fra Samferdselsdepartementet 11.5.01

Revidert budsjett må gi bedre rammebetingelser for gods på bane
Norges Naturvernforbund samlet til landsmøte 8.–10. juni i Mandal krever at NSB legger en offensiv strategi for å frakte mer gods på jernbane. For å få til dette må Stortinget vedta bedre rammebetingelser for jernbanedrift allerede under behandlingen av revidert nasjonalbudsjett. Nå legger NSB opp til dramatiske kutt i sin miljøvennlige godstransport. Dette vil føre til økt trailertrafikk og dermed økt forurensing.
De siste årene har det blitt overført store mengder gods fra bane til vei gjennom gradvis nedlegging av godstogtilbud på jernbane. Dette strider mot Stortingets intensjon om å overføre gods fra vei til bane. Godstogtilbudet er blitt sterkt kuttet over hele landet, blant annet i Trøndelag, på Namsosbanen, på Sørlandet, i Hallingdal, på Gjøvikbanen og rundt Hønefoss.

Den styrte avviklingen av godstransport på bane vil få store konsekvenser. NSB planlegger å kutte transportene mellom Oslo og Bergen med et tog i hver retning daglig. Dette tilsvarer 25 000 trailere årlig gjennom Hallingdal sommer som vinter. NSB planlegger også å legge ned godsterminalen på Borgestad i Grenland. Frakten på tog i Vestfold og Telemark utgjør 10 000 trailere per år.

Naturvernforbundet ser positivt på at NSB nå satser mer på containertransport fordi dette kan få mer gods over på bane. Det er viktig at dette gjøres parallelt med en videreføring av tradisjonell godstransport på bane.

Stortinget har flere ganger signalisert at avgiftspolitikken på transportsektoren må utformes for å overføre mer trafikk fra veitransport til jernbanetransport. Norges Naturvernforbund krever at Stortinget til å følger opp disse målsettingen med konkrete virkemidler. Kjøreveisavgiften for godstransport på bane og investeringsavgiften for jernbanemateriell må fjernes.

Jernbaneverket trenger minst 350 millioner kroner ekstra til å gjennomføre pålagte sikkerhetstiltak på jernbanen i 2001. Regjeringen har kun foreslått 102 mill. kroner, hvorav hoveddelen er tatt fra andre områder på jernbanebudsjettet. Konsekvensen av dette er ifølge Jernbaneverket stopp i alle nye tiltak både på investeringer og vedlikehold. Naturvernforbundet krever derfor at Stortinget gir ekstra penger til sikkerhetstiltak. Dette er nødvendig for å ikke ytterligere forsinke de dessverre altfor beskjedne planene for utbedring av jernbanetilbudet. Det trengs reell satsing for at jernbanen igjen skal bli et pålitelig og attraktivt transportmiddel!
Norges Naturvernforbund

"Kartlegger" Mistelteinbanen
Fire studenter har kartlagt interessen for en togforbindelse mellom Horten og Skoppum, Mistelteinbanen. Nå foreligger svarene. David Andersen, Aleksander Jahrn, Inge Skaarud Karlsen og Stig Nicolai Strand studerer økonomi- og administrasjon ved høgskolen på Bakkenteigen. Spørreundersøkelsen var deres kandidatoppgave. Formålet var å danne et beslutningsgrunnlag for Mistelteinbanen, som primus motor Bertil Jøreng har tro på kan være et realiserbart prosjekt.

En av tre svarte
– Vi mener at prosjektet kan være realistisk, sier Inge Skaarud Karlsen. 1000 spørreskjemaer ble sendt til privatpersoner i områder i kommunen hvor man antok interessen for banen ville være størst. Det vil si alle områder utenom Nykirke og Åsgårdstrand. En av tre svarte på undersøkelsen, noe studentene er rimelig fornøyd med.

Stor interesse på Skoppum
Undersøkelsen viser at bare 3 prosent er tilfreds med dagens kollektivtilbud mellom Skoppum og Horten. Det var derfor ikke uventet at det var folk på Skoppum som sier de vil benytte banen oftest. 65 prosent sa de vil benytte banen minst en dag per uke. Av alle svarende var det kun 43 som sa de

Trafikken på Flåmsbana slår alle tidligere rekorder. Roar G. Nilsson tok dette bildet for noen år siden, nærmere bestemt 19.9.94, ved Reinunga hlp

aldri kom til å benytte seg av toget. Studentene legger til at denne undersøkelsen kan være noe skjev, dersom det bare er de mest positive som har svart. Det kan ikke utelukkes.

De målte også interessen for å tegne aksjer. 23 personer stilte seg positivt til å tegne aksjer for minst 1000 kroner. 2,5 millioner kroner kan man få inn i startkapital, og det mener studentene og karakteriserer er et nøkternt overslag. – Det er et morsomt tall, men foreløpig svært hypotetisk. Det vi må gjøre nå, er å få tunge investorer på banen. NSB er aktuelt. De har vært med på flere private prosjekter, sier Bertil Jøreng. Han vil arbeide videre med planene. Skinnene ligger der. Neste skritt blir å etablere et formelt styrende organ. Bertil Jøreng har fått flere positive henvendelser. Det er folk som gjerne vil være med. Noen er pensjonerte lokførere. – På et eller annet vis må vi også trekke kommunen inn i dette. Vi vet at den ikke kan yte noe økonomisk, men stille som garantist burde ikke være umulig, sier han.

Sjøsiden utgangspunkt

Lokomotivsettet bør ikke bli stort. 5 mill. kroner koster et lett, men brukt vognsett. Ett sett som kjører tur-retur Skoppum hver halve time, med endestasjon ved kjøpesenteret, er han overbevist vil være et godt tilbud. Det gjelder å skape et behov. Da må ikke billettprisen bli for høy. Rundt 15–20 kroner er folk villige til å betale, ifølge studentens behovsanalyse. At NSB Gods nå går inn for å legge ned godstransporten til Horten, får ingen betydning for Mistelteinbanen. Det er Jernbaneverket som eier skinnene, og de er forpliktet til å vedlikeholde skinnene i sju år, før noen kan søke dem nedlagt, opplyser Bertil Jøreng.

Gjengangeren 16.5.01

Gods av sporet

NSB taper penger på hvert eneste godstog bedriften kjører. Ifølge Telemarksavisa har bedriften hittil i år tapt over 42 millioner kroner på godstrafikken. Nå tyr NSB til drastiske virkemidler for å kvitte seg med det galopperende underskuddet; nemlig å legge ned og legge om NSB Gods. Det betyr blant annet at Glava-produkter fra fabrikken i Stjørdal snart blir fraktet med bil til Trondheim hvor de overføres til tog. I Askim skal det brukes containere i stedet for godsvogner.

En slik omlegging kan umulig være samfunnsmessig begrunnet, mener adm. direktør Sigurd Natvig i Glava. Han tror NSB kommer til å prise seg ut av markedet. Det tror vi han har helt rett i. Det ser nesten ut som om NSB selv legger opp til å komme seg ut av deler av markedet, og spesielt der det ikke er noe særlig med penger å hente. Men det er samtidig en fallitterklæring av NSB. Flere hundre steder i Norge ligger jernbanesporene nærmest inn i fabrikkhallene uten at man klarer å nyttiggjøre seg dette på en økonomisk god måte.

En annen fallitt er at jernbanen, trolig det mest miljøvennlige transportmiddelet vi har, overlater stadig mer av godstransporten til miljøforsurende dieselbiler. Faktisk ser det ut til at NSB også taper passasjerer til mindre miljøvennlig transport. NSB er i det hele tatt inne i alvorlige vansker. Vi skjønner godt at ledelsen leter desperat etter måter å komme ut av de økonomiske problemene på. Rundt 1000 årsverk skal bort i tiden som kommer. Men hjelper det?

Stortingsrepresentant Odd Holten tar i Stortingets spørretime i morgen opp spørsmålet om NSBs godsnedleggelse er starten på slutten for Østre linje. At godstrafikken forsvinner, kan synes ganske klart. Men vi kan aldri tro at NSB har planer om å stenge sporet for passasjertrafikk. Til det er Indre Østfold-passasjerene for verdifulle. Skulle man tro.
Indre Smaalenene 15.05.2001

NSB skal ikke legge ned all godstrafikk med tog i Telemark
NSB skal ikke legge ned all godstrafikken med tog i Telemark, lover direktør Kjell Frøyslid i NSB Gods. – Det er positivt galt det Telemarksavisa for en tid siden skrev om at NSB skal legge ned all godstrafikk på jernbane i Telemark (og store deler av Østlandet), og i stedet frakte godset på veiene med lastebiler og trailere, sier Frøyslid til Varden. Direktør Frøyslid var i går i Skien hvor han hadde møte med fylkesordfører Andreas Kjær, representanter for Telemark fylkeskommune, ordførerne bl.a. i Skien og Porsgrunn, NHO, LO og Naturvernforbundet hvor en del ting ble satt på plass. Fylkesordfører Andreas Kjær sier til Varden at det var et klargjørende møte.

Grepet ut av lufta
– Saken er helt udramatisk. Det som skjer, er en ren tilpasning. At vi skal legge ned godstrafikken i Telemark og Grenland, er grepet ut av lufta og medfører ikke riktighet, understreker Frøyslid. – Det er imidlertid riktig at godstoget som kjører fra Alnabru i Oslo til Drammen–Skien og til Larvik skal legges ned fra årsskiftet – fordi det ikke er grunnlag for lønnsom drift, men ikke tømmertogene fra Notodden og Bø, og det som foregår i Brevik. Jeg regner ellers med at det blir startet et nytt tog fra terminalen i Brevik allerede fra høsten av.

Kombinert transport
Direktør Frøyslid sier at strategien er å satse på kombinert transport som kan gå på båt, tog og bil. – Det vi har diskutert, er å legge om trafikken i Grenland til kombinert transport. Terminalen i Brevik er sentral i denne sammenheng. – Svært mye av godset som kommer til Eilag-lageret på Borgestad, er varer som produseres i utlandet – Italia, Tyskland og Danmark. En vesentlig del av hvitevarene blir produsert i Italia. De kommer i dag med jernbane fra Italia til Drammen, og videre til Skien. Når vi legger ned godstoget til Skien ved årsskiftet, må varene i stedet fraktes med trailere. Etter som det her er snakk om fra fem til sju trailere i døgnet, vil det ikke få de helt store miljøkonsekvenser, sier Frøyslid. Det må en ombygging til for at Eilag skal kunne ta imot semitrailerne på samme måte som godstogene.
Varden 19.5.01

Toget tar passasjerer fra flyet
Folk står i kø for å reise med tog i sommer. Salget av billigbilletter med Signatur-togene har økt med 90 prosent fra i fjor. Årsaken er at flyprisene har økt, og at tilgjengeligheten til de billigste billettene har blitt mye dårligere, forklarer direktør Leif Øverland i NSB Signatur til Dagbladet.

Flyselskapene mener det ikke er riktig å sammenligne fly og tog. – Norske flyselskaper betaler like mye i avgifter som jernbanesystemet mottar i støtte fra staten, sier informasjonsdirektør Frode Geitvik i Braathens. I sommer er de rimeligste flyprisene nesten det dobbelte av de rimeligste togbillettene på samme strekning.
NTB 22.5 01

Stopper igjen på småstasjonene
Pendlerne på Galterud, Sander, Disenå og Seterstøa kan glede seg. Nå vil NSB likevel stoppe ved småstasjonene mellom Årnes og Kongsvinger. Mange har vært misfornøyd med NSB etter ruteomleggingen i januar. Tilbudet mellom Årnes og Kongsvinger er kraftig kuttet, og samtidig suser togene forbi de mindre stoppestedene. 17. juni er det klart for en ny ruteendring. Tilbudet på strekningen er ikke bedret, men nå blir det altså stopp flere steder.
Glåmdølen 30.05.2001

NSB Gods inn i europeisk nettverk for containertransport
NSB Gods skal samarbeide med partnere i Tyskland og Sveits for å utvikle et europeisk nettverk for containertog. En samarbeidsavtale om dette er undertegnet denne uka mellom NSB Gods, Kombiverkehr GmbH (Tyskland) og Hupac Intermodal S.A. i Sveits.

Containertransport har vært en suksess i Europa, og det er viktig for partene å få godset raskt og effektivt gjennom Europa. – Samarbeidet skal i første omgang omfatte utskipingsterminaler i Trelleborg og Malmö i Sverige, Tauvlov i Danmark og Hamburg i Tyskland. Disse stedene er sentrale i godstransporten i Nord-Europa og ligger strategisk for å binde det norske, tyske, sveitsiske og italienske nettverket og terminalene sammen, forteller direktør Kjell Frøyslid i NSB Gods.

– Samarbeidsavtalen bekrefter at vi sammen skal utvikle, produsere, markedsføre og selge intermodal transport mellom Norge og Europa med mindre risiko enn alene. Vi har stor tro på at vi samlet kan hjelpe hverandre i å utvikle et effektivt nettverk, sier adm. direktør Dr. Werner Maywald i Kombiverkehr GmbH. –Partene ønsker å utvide samarbeidet til å omfatte også Spania, Frankrike og Øst-Europa. Samarbeidet legger vekt på å styrke partene på temperaturregulerte transporter og sammen håndtere gods på terminalene. Utviklingen viser at transport av ferdigvarer øker raskt i effektive pendler mellom større terminaler. Samarbeidet er en konsekvens av denne utviklingen, sier adm. direktør Bernhard Kunz i Hupac Intermodal S.A.
Pressemelding fra NSB Gods 30.5.01

Trafikken gjenopptas på Arendalsbanen
24. juni er dagen da trafikken gjenopptas på Arendalsbanen mellom Nelaug og Arendal. I tiden fram til denne datoen vil det pågå kjøring av arbeidstog på banen. Jernbaneverket er i full gang med å klargjøre banen foran trafikkstarten. Det er viktig å være klar over at det kan komme tog på banen når som helst også nå før den ordinære trafikken settes i gang. NSB BA vil til å begynne kjøre seks tog i hver retning mellom Nelaug og Arendal på hverdager. Disse togene vil korrespondere med Signaturtogene på Sørlandsbanen. Arendalsbanen er 36 kilometer lang, og trafikken ble innstilt i oktober i fjor.

Arendalsbanen er egentlig en gjenværende del av et eget banesystem på Sørlandet. Banen ble bygd lenge før Sørlandsbanen. Allerede i 1910 åpnet den smalsporede Arendal–Åmlibanen som knyttet distriktene sammen med byen. I 1907 sto privatbanen Rise–Grimstad ferdig, og i 1913 åpnet banen for trafikk helt opp til Treungen i Telemark. Dermed var store deler av indre Vest-Telemark også knyttet til kysten. Banen var 90 kilometer lang, mens dagens Arendalsbane fra Nelaug til Arendal er på 36 kilometer. Da Sørlandsbanen kom til Nelaug i 1935, ble både Arendals- og Grimstadbanen bygd om til normalspor. Treungenbanen beholdt derimot smalsporet til etter krigen. Det siste persontoget forlot Treungen i 1967. Grimstadbanen sa takk for seg i 1961. Men fra 24. juni i år kan altså passasjerer til Grimstad igjen reise med tog helt til Rise for å ta korresponderende buss derfra. Til Arendal går toget igjen helt fram.
Pressemelding fra Jernbaneverket 5.6.01

Togene 126 og 128 i Sarpsborg. Fremdeles er loktog og også B3-vogner å se på IC-strekningene. Foto 20.10.00 av Roar G. Nilsson

Uhellskommisjonen anbefaler vurdering av tiltak

Jernbaneverkets uhellskommisjon har nå avsluttet arbeidet etter togkollisjonen på Nittedal stasjon på Gjøvikbanen 8. april. Kommisjonen peker i sin rapport på flere forhold som til sammen kan ha forledet lokomotivføreren av sørgående tog (tog 280) til å oppfatte situasjonen slik at han skulle kjøre videre.

Kommisjonen peker også på flere mulige tiltak som bør vurderes innført på Nittedal stasjon og på andre stasjoner som likner denne.

I sin konklusjon antar Uhellskommisjonen at lokomotivføreren har blitt forledet til å sette toget i bevegelse på grunn av et kraftig gjenskinn av grønne signaler i sidespeilet. Nittedal stasjon ligger i kurve, og ved stans i spor en – slik tog 280 gjorde – vil signalene som var stilt til toget som skulle passere stasjonen i motsatt retning (tog 213), gi et slikt gjenskinn. Kommisjonen mener dette forsterkes av værforholdene på Nittedal da sammenstøtet skjedde. Videre skriver kommisjonen at også et lysreflekterende merke like ved siden av togsporsignalet i spor 1 kan ha bidratt til å villede lokomotivføreren. Slike togsporsignaler skal være slukket når utkjørsignalet viser "stopp" og skal vise hvitt lys når utkjørsignalet viser "kjør fra avvikende spor". Tog 280 sto i spor 1, som på Nittedal er avvikende spor. Kommisjonen mener den kraftige hvite refleksen i dette merket ved siden av signalet kan ha fått lokomotivføreren til å oppfatte det som om det var selve signalet som lyste hvitt.

Hendelsesforløp: Tog 280 hadde et rutemessig opphold på tre minutter på Nittedal og var i rute. Toget ble satt i gang og holdt en hastighet på 21–22 km/h. Lokomotivføreren forklarer at han hadde oppmerksomheten rettet mot et såkalt ATC-markeringsmerke for å holde riktig hastighet forbi dette. Hastigheten gjennom sporvekselen ut fra spor en er på Nittedal nedsatt til 30 km/h. Da føreren så ser opp, registrerer han at utkjørsignalet viser "stopp" og foretar nødbrems.

Toget stanser med fronten 28 meter bak signalet. Da dette skjedde, hadde allerede tog 213 (på veg nordover) passert innkjørsignalet til Nittedal. Det betyr at dette toget ikke ble stanset av ATC, fordi det hadde kjørsignal (grønt lys) i passeringsøyeblikket. Tog 213 holdt en hastighet av 75 km/h. Togene tar borti hverandre i sporvekselen slik at speil, håndtak, og takstiger blir ødelagt og noen vinduer knust. Ingen personer kom fysisk til skade. De materielle skadene blir ellers betegnet som små.

Forslag til tiltak: Uhellskommisjonen har ikke funnet feil ved stasjonens signalanlegg, og den mener ATC-systemet fungerte. Kommisjonen anbefaler i rapporten at det blir vurdert å:

- Innføre hastighetsovervåking ned til 10 km/h på stasjoner av samme type som Nittedal. Med en så lav hastighet vil tog som passerer stoppsignal ikke kunne komme ut i motgående togspor før det blir stanset.
- Optimalisering av plasseringen av ATC-baliser bør også vurderes for enkelte stasjoners vedkommende.
- Å bygge avledende sporveksler som leder tog som kjører mot stoppsignal, vekk fra møtende togspor.
- Bedre plassering av togsporsignaler.
- Erstatte togsporsignalene med såkalte repetér-signaler. Disse har etter kommisjonens oppfatning en bedre utforming og vil fange lokførerens oppmerksomhet bedre. Særlig på stasjoner med liknende kurve- og siktforhold som Nittedal stasjon anbefaler kommisjonen repetérsignaler.

Uhellskommisjonen har ikke avdekket andre forhold som kan ha innvirket på hendelsesforløpet.
Pressemelding fra Jernbaneverket 30.5.01

Tiltak for sikrere avgang fra stasjoner
Statens Jernbanetilsyn har nå godkjent Jernbaneverkets forslag til sikrere avgang fra stasjoner. Jernbaneverket har gjennomgått alle forhold knyttet til togs avgang fra stasjoner for å sikre seg mot at enkeltfeil kan føre til ulykker, bl.a. ved å gjennomføre enkelte endringer i trafikksikkerhetsbestemmelsene.

Dessuten blir det bygd et forenklet ATC-system på strekninger som i dag ikke har ATC-utrustning. Inntil dette er på plass skal, ombordansvarlig konduktør forsikre seg om at det foreligger kjøretillatelse før avgangssignal gis. Ut over dette blir det ingen endringer i dagens avgangsprosedyre. Det er fortsatt lokomotivføreren som er ansvarlig for togets framføring.

Jernbaneverket vil snarest mulig etablere en ny teknisk barriere gjennom et forenklet system for automatisk togstopp, ATC, på strekninger som ikke har slik utrustning i dag. I tillegg vil en del nye rutiner bli tatt inn i trafikksikkerhetsbestemmelsene, bl.a. i forbindelse med oppstått kryssing, ordreoverlevering, forbikjøring og kryssing med tog uten rute. NSB BA og Jernbaneverket er samstemte i denne anbefalingen, som også understøttes av de risikoanalyser som er gjennomført. Jernbaneverket regner med at de nye tekniske barrierene, med forbehold om endelige leveringsfrister, kan være installert ved kommende årsskifte. Det er altså fram til de nye tekniske barrierene er etablert, at det blir innført en midlertidig endring i avgangsprosedyren ved at konduktøren forvisser seg om at kjøretillatelsen foreligger før avgang. NSB BA vil kunne innføre disse rutinene i begynnelsen av juni.

Statens Jernbanetilsyn skriver i sitt godkjenningsbrev at Jernbaneverkets dokumentasjon viser at endringene bedrer sikkerheten, både i forhold til dagens situasjon og i forhold til den gamle avgangsprosedyren som gjaldt før 1. september 1997. Jernbaneverket skal innen 1. juli oversende en plan for rask utbygging av "forenklet ATC" på strekninger uten fjernstyring til Jernbanetilsynet.
Pressemelding fra Jernbaneverket 18.5.01

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

Formidabel økning på Flåmsbana
Antall reisende med Flåmsbana har økt med 47 prosent i mai sammenliknet med samme periode i fjor. Flåmsbana tilbyr en utrolig togreise mellom høyfjellsstasjonen Myrdal på Bergensbanen ned til Flåm stasjon helt innerst i Aurlandsfjorden. Den store økningen av antall passasjerer henger tett sammen med flere individuelle reisende til og fra Bergensbanen. Mange av disse benytter seg av pakketuren "Norway in a Nutshell". Dette er en av de mest populære opplevelsesreisene. Her kan du reise gjennom noen av de vakreste landskapene i Fjord Norge.

Administrerende direktør i Flåm Utvikling, Olav Lühr kan fortelle at det i vinter har blitt laget en helt ny utsiktsplattform ved Kjosfossen. – Dette gjør at av- og påstigning blir mye lettere. Publikum får også bedre muligheter til å ta en titt på den sagnomsuste Huldra som holder til i Kjosfossen, sier Lühr.

Flåm Utvikling AS ble etablert i 1997 på initiativ av NSB BA og Aurland kommune. NSB solgte ut sin aksjepost i fjor, men har fortsatt en representant i styret. Flåm Utvikling samarbeider blant annet med NSB og Fjord Tours. – Et nært samarbeid sikrer kvaliteten og er med på å videreutvikle vårt unike togprodukt, sier Lühr. Flåmsbana er en opplevelse når det gjelder både ingeniørkunst og beliggenhet. Lühr ønsker både nye og gamle reisende velkommen til Flåmsbana!
Pressemelding fra NSB BA 5.6.01

NSB med sjarmoffensiv
– Nå kan dere stole på oss, sier Leif Øverland fra NSB. På strekningen Stavanger–Kristiansand var punktligheten på 97 prosent i fjor. Etter ruteendringen i januar har NSB blitt mer punktlige på Sørlandsbanen. I fjor ble målet på 95 prosent punktlighet på strekningen Kristiansand–Oslo nådd. På strekningen Stavanger–Kristiansand var punktligheten helt oppe i 97 prosent. Og nå vil NSB at enda flere skal ta toget i sommer. I juni kommer endringer som fører til at antallet grønne, billige avganger øker med 50 prosent. Studenter skal få 60 prosent rabatt, og reisende med kundekort oppnår 40 prosent reduksjon i prisen. To barn som reiser med en voksen, reiser gratis. Så nå kan reisende se sommeren lyst i møte.
NRK Rogaland 7.6.01

De nye IC-togene av type 73 B driver nå testkjøring og skal være klare til å settes i drift ved årsskiftet. Foto på Oslo S i mai 2001 av Erik Bjørhei

TKAB (Tågkompaniet) kjører nå nattogene til og fra Narvik og det er bra med folk i dem. Her har Bengt Rosén fotografert tog 93 i Narvik 5.7.00

Morgentoget fra Åndalsnes like før ankomst Dombås den 22.4.01. Foto: Roar G. Nilsson

Jernbanen i Nederland – del I

Av Mats Andersson

Mats Andersson er leder av Svenska Järnvägsfrämjandets lokalavdeling Syd og redaktør av tidsskriftet Klart Spår. Han er en mangeårig jernbaneforkjemper i vårt naboland og er svært kritisk til mye av det som skjer med jernbanen i mange europeiske land, ikke minst i Sverige.

I byen Den Helder, et par mil nord for Amsterdam, står to av NS toetasjers elektriske motorvognsett av typen IRM "Regiorunner". De brukes både i InterCity-og InterRegiotrafikk. Foto den 14.6.96 av Mats Andersson

Innledning

Velkjent for sine vindmøller, kanaler og tulipaner er Nederland samtidig et svært urbanisert land. Dette gjenspeiler seg blant annet i den intensive passasjertrafikken som i hovedsak kjøres av det statlige nederlandske jernbaneselskapet, kjent som "Nederlandse Spoorwegen" (NS).

Siden 1. januar 1994 har NS vært oppdelt i flere selvstendige enheter slik som NS Reizigers (persontrafikken), NS Cargo (godstrafikken), NS Stations og NS Vastgoed (eiendom). I tillegg finnes NS Materieel (alt rullende materiell). Persontrafikken er inndelt i fem divisjoner: Netwerk Randstad for trafikken rundt de store byene Amsterdam, Den Haag og Rotterdam, Netwerk Zuid for trafikken sør for linjen Rotterdam–Arnhem, Netwerk Noordoost for området nord for Amsterdam og Arnhem, Netwerk

Lange Afstand for fjerntrafikken og Netwerk International som dekker den grenseoverskridende togtrafikken. Disse "Netwerks" er i sin tur oppdelte i "routemanagers" som omfatter en gruppe av linjer.

Jernbanepolitikken i Nederland minner på mange områder om den svenske med alle de fordeler og ulemper det innebærer. Det betyr at det handler mye om lønnsomhet og privatisering. I Nederland virker det likevel som om man, i likhet med Danmark, tar dette mer forsiktig enn i Sverige. På de mer lønnsomme InterCity-linjene i Nederland er målet høyere hastigheter og økt standard. På det "ulønnsomme", regionale nettet er det lavere kostnader, gjennom f. eks. samarbeid mellom lokale og regionale interesser eller privatisering, som gjelder.

Fra den 1. januar 1996 ble NS et selvstendig og finansielt uavhengig jernbaneselskap. Likevel får man overført 350 millioner gylden (1,3 milliarder kroner) fra den nederlandske staten hvert år for å subsidiere billetter slik at man skal få lavere billettpriser for visse grupper av reisende. Regjeringen kommer også framover til å finansiere jernbanens infrastruktur inkludert den nye høyhastighetslinjen Amsterdam–Antwerpen. Ytterligere privatisering av jernbanetrafikken diskuteres fram og tilbake. I dag finnes det private jernbaneselskap først og fremst på godssiden (mer om dette seinere).

NS anså på midten av 1990-tallet 33 linjer som ulønnsomme, og det nederlandske transportdepartementet bød i 1998 trafikken på strekningen Almelo–Mariënberg til private operatører. I 1999 ble ytterligere et antall linjer lagt ut på anbud. For trafikken på de øvrige 29 linjene fikk NS 155 millioner gylden (ca. 600 millioner kroner) i 1997–98, noe som dekker ca. 40 % av kostnadene. Det virker likevel i dag som om trafikken på de fleste av disse banene framover kommer til å bli drevet i et samarbeid mellom private selskap og regionale myndigheter (mer om dette seinere).

NS kommer dessuten til å overføre lokal og regional persontrafikk til et nytt selskap med navnet Algonet. Grunnen er at man i nær framtid kommer til å legge ut denne trafikken på anbud.

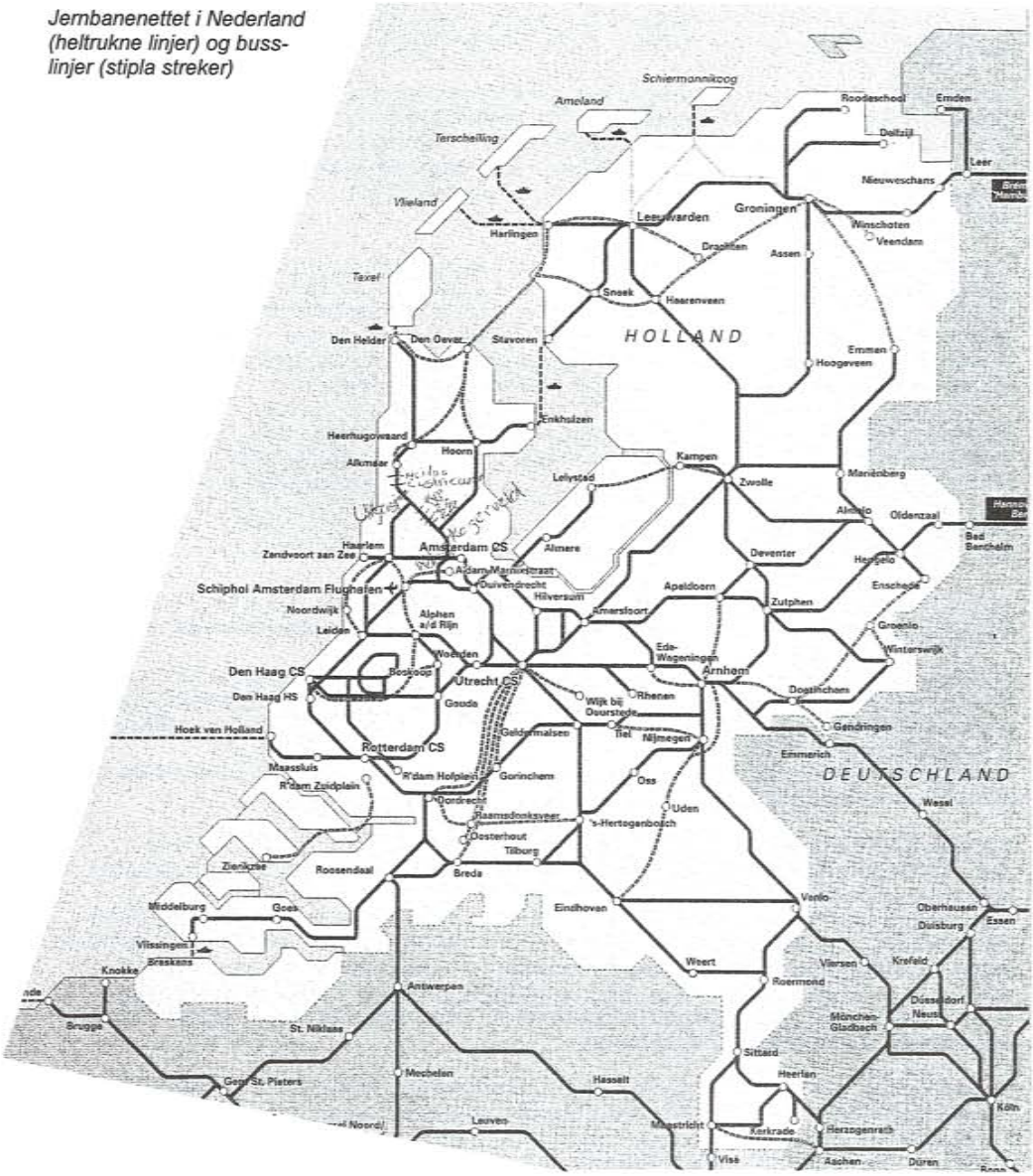
Persontrafikken på jernbane i Nederland vokste fra 9 til over 14 milliarder passasjerkilometer mellom 1988 og 1992, for så å minske noen år, dels beroende på at studentenes gratisreiser ble tatt bort. Nå øker imidlertid trafikken igjen, og det kraftig, med den følge at man får store kapasitetsproblemer og mer klager fra de reisende. I 1998 slo trafikken alle tidligere rekorder med 14 879 millioner passasjerkilometer. Hver dag gjøres det mer enn én million togreiser i Nederland, det gjør at det ikke går an å reservere plass på et innenlandsk nederlandsk tog i dag.

Det nederlandske parlamentet er likevel urolig over at NS har mislykkes med å leve opp til en servicekontrakt som ble inngått med parlamentet i 1995. Den slår fast at 85 % av de reisende som reiser i mer enn fem minutter, skal ha rett til sitteplass. I slutten av august 2000 gjorde NS det klart at ledige plasser, spesielt i rushtiden om morgenen, skulle bli en sjeldenhet. Problemet er den uventede høye økningen i passasjerkilometer (2,7 % i perioden fra april til september 2000). Til tross for at NS har leid inn 80 personvogner fra Belgia, mangler man enda ca. 150 vogner for den ordinære trafikken. At man i tillegg har problemer med de nye motorvognstogene, gjør ikke situasjonen bedre. Dessuten viser det høye sykefraværet blant togpersonalet at noe er feil: I Utrecht-regionen er hver dag 20 % av konduktørene og 9 % av lokførerne sykmeldt.

En overenskomst mellom den nederlandske transportministeren og NS er derfor i ferd med å komme. Den nye avtalen kommer til å gi NS Reizigers enerett på persontrafikken på de nederlandske stambanene til år 2010. Samtidig kommer staten til å stille krav til NS når det gjelder å øke trafikken, punktligheten, visse bestemte takster og en viss service (jf. med den svenske regjeringens krav til SJ: kun en viss avkastning).

Under høytrafikk må, ifølge statens krav, togtrafikken øke med minst 2 % under de to kommende årene og med 4,5–6 % de tre neste årene. En bonus på 11,3 millioner euro (1 euro = ca. 8 norske kroner) kommer til å betales ut av staten om togtrafikken vokser mer enn avtalen tilsier. Minst 92 % av togene må da være i rute (maks 3 minutter forsinket). Om dette målet ikke nås, tvinges NS til å betale 4,5–11,3 millioner euro i bøter. Er et tog mer enn 30 minutter forsinket, må NS betale tilbake halve billettprisen, er toget en time eller mer forsinket, får de reisende tilbake hele billettprisen. Prishøyninger

Jernbanenettet i Nederland (heltrukne linjer) og busslinjer (stipla streker)



kommer kun unntaksvis til å bli tillatt, og kvaliteten på togtrafikken kommer til å bli fulgt opp av NS, transportdepartementet og forbrukerorganisasjonene i fellesskap.

Jeg synes dette låter svært bra og anser at også den svenske staten og de selskap som i dag kjører tog i Sverige, skulle forhandle fram en liknende avtale som setter en økning i antall togreiser og lavere takster i fokus i stedet for, som i dagens svenske jernbanetrafikk, lar markedet styre, noe som igjen gir

Trevogners pendeltog av type "Sprinter 3" straks før avgang til Hoek van Holland. Foto i Rotterdam den 20.6.95 av Mats Andersson

høyere billettpriser og dårligere service. Til forskjell fra Sverige innebærer satsingen på mer togtrafikk i Nederland også at flere tog kjøpes raskt inn eller blir leid inn.

Et forslag om å privatisere NS har blitt trukket tilbake, bl.a. fordi at stadig flere nederlandske parlamentspolitikere anser at de stadige forandringene og omorganiseringene innenfor jernbanen er ineffektive, og at det nederlandske folket i stedet vil ha et sammenholdt jernbanenett som er bekvemt og lett å bruke. Det finnes også et forslag om at InterCity- og høyhastighetstrafikken etter 2010 skal ut på anbud. Ingen operatør skal få drive mer enn halvparten av all passasjertrafikk. Det er altså harde bud, og det store spørsmålet i Nederland, liksom i Sverige, er vel om det går an å få så mye togtrafikk bedriftsøkonomisk lønnsom?

Et datterselskap for all godstrafikk ble dannet i 1998 av NS Cargo og det tyske DB Cargo. Selskapet heter Railion Benelux i Nederland, mens det fortsatt heter DB Cargo i Tyskland.

Fakta om spor og tog

Den første jernbanen i Nederland var strekningen Amsterdam–Haarlem, som ble åpnet 20. september 1839. Siden gikk utviklingen fort: I 1860 hadde Nederland 335 km jernbane, og i 1910 var det 3000 km. Det fantes flere ulike selskap som konkurrerte med hverandre, så det hendte at forbindelsene mellom visse steder iblant ikke fungerte.

Jernbanenettet i Nederland er i dag 2739 km langt, noe som innebærer 5555 innbyggere pr. banekilometer. Det er det mest trafikkerte i Europa med nesten 5000 daglige avganger fra 377 stasjoner. 1999 km er elektrifisert. På 232 km finnes det kun godstrafikk. NS Cargo frakter mer enn 21 millioner tonn gods pr. år, ofte til internasjonale destinasjoner. 250 containertog forlater hver uke Rotterdam med kurs for 25 europeiske destinasjoner. Jernbanenettet er hovedsakelig elektrifisert med

1500 V likestrøm. Dette påvirker jernbanemateriellets sammensetning, som følgelig for det meste er elektrisk og domineres av enheter som lett og hurtig kan kobles sammen.

NS har omkring 200 elektriske lok, 330 diesellok, 100 dieseldrevne skiftelok samt 500 elektriske og 150 dieseldrevne motorvognstog. Dessuten har de 6000 godsvogner. Delingen den 1. januar 2000 av NSs lokpark mellom person- og godsselskapene innebærer bl.a. en mindre effektiv utnyttelse av lokene. Til sammen kreves det nå 15 flere lok for trafikken sammenliknet med tidligere!

Siden starten av 1970-tallet er togene i Nederland malt i blått og gult. Så godt som alle togtyper har navn. De har bestilt mye nytt materiell de seineste årene. Blant annet har de bestilt 34 trevogners og 47 firevogners toetasjers el-motorvognstog med navnet IRM "Regiorunner" for interregiotrafikk. De anvendes i dag først og fremst for InterCity-trafikk og trafikkerer strekningene Amsterdam–Vlissingen/Den Haag CS, Roosendaal–Zwollw og Den Helder–Nijmegen, og de har fått tilnavnet "Bison".

Dessuten har man fått 53 nye dieselmotorvognstog av type DM 90 for trafikk på ikke-elektrifiserte iinjer, slik som Arnhem–Winterswijk, Nijmegen–Roermond, Zwolle–Enschede og Groeningen–Leeuwarden. De nye togene kommer til å erstatte eldre enheter fra 1950- og 60-tallet. Mellom 1992 og 1994 har NS også for den regionale trafikken i Ranstads-regionen satt i trafikk 258 toetasjersvogner hvorav 79 er drivenheter.

Etter at "Werkspoor" la ned sin togproduksjon i 1972, har det ikke eksistert noen nederlandsk togprodusent. De fleste nye tog er produsert i Aachen i Tyskland. For lokal trafikk i vestre Nederland anvendes to- og trevogners tog av type SGM/Plan Y "Sprinter". Dette er tog med lav standard og lav høyeste hastighet, og de er derfor ikke så populære blant de reisende. I februar 2000 bestilte NS 252 elektriske toetasjers motorvogner som, når de er sammenkoplet, blir IRM "Regiorunner-tog" for InterCity- og ekspresstogtrafikken. Disse togene blir de første nederlandske tog som er utrustet med tostrømssystemer. Den første bestillingen er på 128 vogner, som skal forlenge allerede eksisterende tre- og firevogners motorvognstog. De sistnevnte blir NS' lengste persontog noensinne (160 meter lange) og får 600 sitteplasser. IRM-togene kommer til å erstatte dagens materiell i nesten alle InterCity- og ekspresstog.
NS forventer 17 % flere reisende i 2004, og denne ordren kommer til å øke antall plasser på togene i Nederland med 25 000 til 200 000, en økning på 35 %. IRM-togene kommer da til å utgjøre en femtedel av persontogmateriellet. NS kommer dessuten i løpet av kort tid til å bestille ytterligere 124 vogner til IRM-togene. NS har også besluttet å kjøpe inn 150 nyoppussete Eurocity-vogner fra Tyskland. Fra sommeren 2001 kommer NS også til å leie inn 100 personvogner fra franske SNCF for trafikk mellom Zwolle og Maastricht.

Tett togtrafikk
NS innførte regulær intervalltrafikk i 1970, noe som innebar halvtimestrafikk på hverdager på nesten hele jernbanenettet! På mange linjer går det fire tog eller flere i timen i hver retning. Trafikken er godt samkjørt med treminutters bytter ved samme plattform på de stasjoner der dette er mulig.

NS Reizigers har nylig kommet med et forslag til transportdepartementet om en økning i InterCity-trafikken på 7 linjer som forbinder 17 store knutepunkter. Forslaget innebærer at antallet daglige persontog øker fra 4450 til 4700 med en forventet økning i passasjerantallet med minst 50 000 pr. dag til 950 000 daglige reisende. Disse InterCity-togene skal betjene 27 steder. Mange linjer kommer da til å trafikkeres av fire til sju InterCity-tog i timen! En del av disse togene kommer til å kjøre på de nye høyhastighetsstrekningene til bl.a. Belgia og dele spor med bl.a. Thalys-togene. Forslaget innebærer også at 275 av dagens InterCity-vogner kommer til å bli oppgradert til høyere standard, såkalte IC+-vogner.

De største stedene har også godt utbygde T-baner, trikkelinjer og busslinjer som alle er samordnet med jernbanenettet. "Light rail"-trafikken øker også raskt. Et nasjonalt sonebillettsystem som kalles "Strippenkaart" gir mulighet til overgang på samme billett mellom alle trafikksystemene, inkludert

jernbanetrafikken rundt de store byene, uten ekstra tillegg. I Nederland er togreisen billigere pr. kilometer på lange avstander enn på korte. I et europeisk perspektiv ligger togprisene mellom de dyreste landene (som f.eks. Tyskland, Sverige og Norge) og de billigste i Sør- og Øst-Europa. Studenter reiser spesielt billig.

NS har forsøkt (og forsøker) å gå samme veg som SJ, og vil fra 2003 dra inn billettsalget på 200 stasjoner. Etter sterke protester fra forbrukerorganisasjoner og jernbanens eget personale har dette blitt utsatt til 2010 og blir forhåpentlig aldri realisert. Hvorfor ser vi ikke slike protester i Sverige? I stedet har NS og forbrukerorganisasjonene blitt enige om tre nivåer når det gjelder service, informasjon, billettsalg og sikkerhet på stasjonene:

1 Maksimal service på de 42 største stasjonene der billetter, informasjon og personale kommer til å befinne seg i stasjonshuset og på plattformene. Flere billettautomater kommer også til å bli satt opp. Man regner med at 75 % av NS' passasjerer kommer til å gå av, på eller bytte tog ved disse stasjonene.
2 "Service-i-butikk". Informasjon og billettsalg kommer til å finnes i en butikk på stasjonen. Billettautomater kommer til finnes i tillegg. Kommer til å finnes på 40 stasjoner og brukes av 35 % av de reisende.
3 Baseservice. Billetter kan kjøpes fra en butikk eller kiosk nær stasjonen. Ca. 5 % av de reisende forventes å passere en slik stasjon daglig.

Det hele minner litt om SJs billettpolitikk, med den store forskjellen at NS samarbeider med bl.a. forbrukerorganisasjonene i utviklingen av denne servicen. NS kommer også til å utvikle nye og enklere billettautomater.

Nytt om jernbaner i andre land

Sverige

Tågkompaniet reagerer

Tårkompaniet i Sverige reagerer på at SJ og franske Connex har dannet et selskap, Nordpassagen AB, med det formål å ta tilbake Norrlandstrafikken fra Tågkompaniet. De har skrevet til det svenske Konkurrensverket og bedt de ta stilling til om samarbeidet mellom SJ og Connex er lovlig. "Jeg synes det er urimelig at et statlig foretak, i en offentlig budrunde, går sammen med en fransk gigant i et forsøk på å ta knekken på et lokalt lite selskap. Formålet kan ikke være noe annet enn gjennom bakveien å ta tilbake monopolet. Tågkompaniet er ikke mot konkurranse, men den skal være utviklende og ikke hemmende, sier Jan Johansson, adm dir. i Tågkompaniet i en kommentar.

Tågkompaniet har nå i et drøyt år kjørt persontrafikken på øvre Norrland inklusive Malmbanan. Selskapet har i dag ca 170 ansatte, med hovedkontor i Luleå. Den nåværende avtalen strekker seg til juni 2002.

Loktog erstatter X2000

I nærmeste framtid vil SJ erstatte en del X2000-avganger på strekningen Göteborg-Stockholm med lokdragne tog. Årsaken er at togsettene skal få en oppgradering av servicen etter at de har rullet i nærmere 10 år uten noen oppgradering.

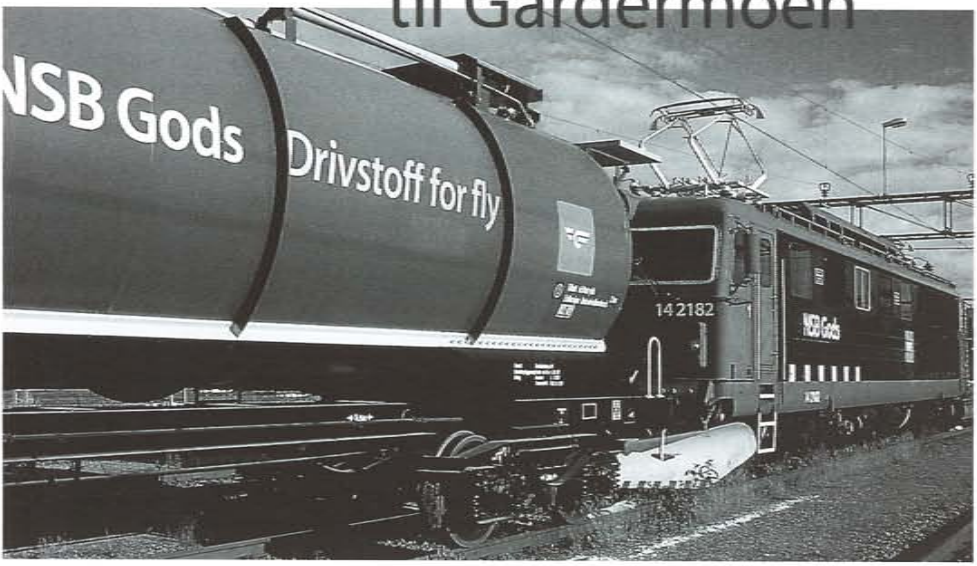
SJ tilbyr på nytt sykkeltransport – med lastebil

I forbindelse med at SJ solgte ekspressgodsdivisjonen til et privat selskap for et halvt år siden, opphørte muligheten til å sende sykler med tog. Nå har de to selskapene blitt enige om en ny løsning. Nå får man muligheten til å sende sykkelen fra den ene dagen til den andre med lastebil til den nette sum av kr 375,-. Det vil overraske om dette blir noen suksess. Reis heller til Danmark og lær av de hvordan man behandler syklister som vil bruke toget.

SJ gjeninnfører restaurantvogner

SJ vil i sommer sette inn flere restaurantvogner på strekningen Göteborg-Stockholm. Etter et prøveprosjekt på strekningen Göteborg-Karlstad vil de nå prøve dette på strekningen Stockholm-västerås-Örebro-Hallsberg-Skövde-Göteborg. Det blir vogner med hvite duker og 3-retters middag.

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

Revidert nasjonalbudsjett

Av Svein A. Løken

Sikkerhet

Samferdselsdepartementet (SD) bruker mye plass på å omtale Åsta-ulykken og oppfølgingen av Åsta-rapporten. Omtalen ender opp med SDs anbefaling av tiltak. Alle tiltakene har en kostnadsramme på 1350 mill. kr. I fjor og i år var det brukt eller bevilget 21 mill. kr, og det foreslås nå bevilget 102 mill. kr til Jernbaneverket og 8 mill. kr til Jernbanetilsynet.

Jernbaneverket hadde foreslått tiltak for 570 mill. kr i år, herav var 290 mill. kr direkte knyttet til Åsta-kommisjonens anbefalinger. Regjeringen anbefaler altså en femtedel av Jernbaneverkets forslag. For eksempel er planoverganger et formål som ikke får penger i samme omfang som JBV ønsket. Men, SD forlanger at JBV reduserer drift og vedlikehold med 40 mill. kr. Vi får håpe på få driftforstyrrelser, lite nedbør, jevn temperatur ut dette året og at svillepakkingen egentlig ikke var nødvendig allikevel! Videre forlanger SD at JBV reduserer investeringer i linjen med 40 mill. kr. De fleste aner vel at disse kuttene også har betydning for sikkerheten, selv om departementet forutsetter at pengene ikke tas fra prosjekter som er relatert til sikkerheten på jernbanen.

Regjeringens nye bidrag til tiltak etter Åsta-ulykken er dermed redusert til 21 mill. kr til JBV og 8 mill. kr til Jernbanetilsynet. Det er muligens uforskammet å hevde at politikerne slapp for billig fra det i oppvasken etter ulykken.

Valdresbanen

Et lokalt initiativ i Aurdal foreslo at Valdresbanen (linjen) mellom Dokka og Leira skulle legges ned slik at arealet kunne brukes til andre formål, herunder gang- og sykkelvei. Departementet ønsket primært at dette skulle avgjøres lokalt, sannsynligvis både som en gest til lokaldemokratiet og fordi man mener banen er uten nasjonal verdi. Forsvaret hadde ikke bruk for banen. Kommunene var 3 mot 1 i favør av nedleggelse. Nye Valdresbanen AS var imot, men SD lar det skinne gjennom at volum og seriøsitet i bruken ikke var tilfredstillende. Ballen ble spilt over til Oppland fylke ved hovedutvalget som anbefalte nedleggelse. Dermed var slaget tapt.

Offentlig kjøp

Jeg er nok blitt en gammel grinebiter. Jeg klager jo støtt over politikernes handlinger generelt og regjeringens handlinger spesielt. Jeg er opptatt av hva de gjør og ikke hva de sier. Samtidig vil jeg definitivt ikke bli kvitt det politiske systemet!

Det kjennes derfor godt å få rose politikerne for økningen i rammen for offentlig kjøp på 228 mill. kr. Det var regjeringens forslag, og det fikk tilslutning i Stortinget. Pengene vil gå til lokal-, region- og IC-tog samt en liten slant til Arendalslinjen og Bratsbergbanen. NSB kvitterte med umiddelbart å fjerne pristillegget i Romeriksporten, og reisende ble kvitt et irritasjonsmoment i tillegg til reduserte kostnader. Jeg velger å se dette som en dreining vekk fra euopatoppen i dyre kollektivreiser.

Investeringer

Det gikk derimot dårlig med påplussinger til investeringer. Tidligere år har ikke minst mellompartiene sørget for at sårt tiltrengte midler ble bevilget. Også i år ønsket vi oss penger, f.eks. til Barkåker–Tønsberg, men vi var vel slitne noen hver, og påplussingene går til veiformål.

Jeg registrerer med bekymring at Sp i argumenteringen for øket aktivitet i anleggsektoren helt glemte jernbanen. Uten å ville begrense Sps interesser til distriktsnorge, håper jeg ikke argumentene betyr at Sp mener at jernbanen er uten interesse utenfor Oslo-området. Jeg minner om gode formål som f.eks. Gevingåsen tunnel, kryssingsspor på Nordlandsbanen og planoverganger på fjerntogslinjene. Vi er avhengige av at alle sentrumspartiene fortsatt tenker grønt og kollektivt. Dette gjelder de andre partiene også. Det må som kjent et flertall til.

Gjøvikbanen – hva skjer?

Av Hans Petter Kristoffersen

Som vi har skrevet tidligere, har NSB satt en mann på å lage en utredning om Gjøvikbanens framtid. Han heter Rolf Sverre Møll, og han la i mai fram sin konklusjon. Hans anbefalinger er klare: Han vil leie inn Regina-togsett fra Bombardier Transportation (tidligere Adtranz) og ha avganger annen hver time på strekningen Oslo–Gjøvik og timesavganger på lokalstrekningen Oslo–Jaren. Problemet er imidlertid at selv om dette er positive tanker, så kan det gå flere år før de blir realisert. Planen har vært at denne saken skulle vært styrebehandlet av NSB-styret i lang tid, men er blitt utsatt flere ganger.

Dagens driftsopplegg med lok og vogner er kostnadskrevende og lite framtidsrettet. NSB vil derfor kutte ut denne driftsmodellen og erstatte den med noe annet. Flere alternativer har vært vurdert, bl.a. dieseldrevne krengetog. Dette er en modell som vi i LFJ tidligere har vært imot, og det mener vi også fortsatt. Heller ikke NSB ser ut til å ville satse på et slikt driftsopplegg. Man hadde det nye Talent-toget (type 93) i tankene, men det ville hatt altfor liten kapasitet på den relativt trafikksterke Gjøvikbanen. Å satse på dieseltog på en elektrifisert bane er også helt "høl i hue". Det neste som har vært diskutert, er ombygde 69-sett av samme type som gikk på banen fra 1994 og framover noen år. Dette kan være en god løsning, men da må flere enn to sett bygges om, og man må prestere høyere driftsstabilitet enn det vi så sist.

Selv om NSB konkluderer med at Regina-tog blir den beste løsningen, vil det ennå ta noen år før det kan realiseres. I mellomtiden diskuterer man ulike mellomløsninger, bl.a. det håpløse alternativet med å sette inn buss på strekningen Gjøvik–Jaren. Da vil man miste en stor del med reisende, og de kan bli vanskelig å få tilbake. Det beste vil sannsynligvis være å beholde dagens opplegg fram til man klarer å stable et nytt togopplegg, med nye togsett, på beina. Vårt råd nå er å tenke litt langsiktig, slik at man i en overgangsperiode heller får tåle litt høyere utgifter på et driftsopplegg som er på veg ut.

Både NSB og lokalpolitikerne langs Gjøvikbanen vil gjerne ha slike Regina-tog i trafikk på Gjøvikbanen, nå gjenstår det å se om det blir virkelighet. Foto i Fagersta i Sverige 28.3.01 av Ulf Elthammar

Debatt og meningsytringer

Perspektivløse investeringer

Jens Hansen, Asker

Planløse investeringer i hytt og vær kan gjøre vel så stor skade som de siste årtiers systematiske underinvestering i anlegg og materiell hos NSB. Det mildt sagt manglende utbytte av krengetogsmateriell er kanskje ikke det verste eksemplet på dette. Verre er for eksempel utlegg til såkalte "krengetogstiltak" når dette innebærer en klattmessig utbedring av planoverganger langs gamle traseer som må oppgis om ikke lenge likevel hvis strekningene skal utbygges til fullverdig standard. Et grelt eksempel på dette er at man skal "utbedre" den gamle strekningen Lillestrøm–Sørumsand med kostbare nye underganger for å kunne heve tillatt toghastighet. Et blikk på kartet tilsier at her er det behov for en ny og utrettet trasé østover fra Lillestrøm, nord for Fetsund (tunnel) med bro over Glomma ved Lystad og derfra eventuelt en kort tunnel inn til Sørumsand. Men nyanlegg langs den gamle linjen vil binde planleggerne til denne traseen for i hvert fall årtier fremover. Et større "løft" i form av en helt ny strekning vil her, som i mange andre tilfeller, vise seg å være en lønnsom investering på lang sikt.

Et annet eksempel på manglende strategi som vil bli enda kostbarere, er planene om en ny linje Oslo–Ski. I stedet for å følge et geografisk naturlig konsept som å bygge ut rett nordover fra Ski, parallelt med den eksisterende linje til Vevelstad og derfra videre nordover i retning Klemetsrud for så å legge linjen i en slak kurve vestover i tunnel under Lambertseter og Ekeberg inn til Lodalen, skal man på død og liv følge den gamle traseen via Kolbotn og Ljan. "Fordelen" med dette ser ut til å være at da kan politikerne dele opp prosjektet i to, og først bygge Ski–Kolbotn, for så en gang i fremtiden å begynne på resten av strekningen. Slik kan regningen presenteres i to deler som de antakelig tror det derved vil bli lettere å få gjennom slag for. Klemetsrud-linjen vil tangere Siggerud ca. 1,5 km vest for Siggerud kirke og gi muligheten for en stasjon her med hurtig forbindelse til Oslo for dette raskt voksende tettstedet, ellers ligger det meste av traseen i lite utbygde områder der kostnadene ved nødvendige landavståelser vil være langt mindre enn langs den tett befolkede nåværende traseen. Man får bare håpe at hensynet til langsiktige økonomiske fordeler vil slå igjennom i denne viktige saken før det er for sent.

Privat drift av persontrafikken på Raumabanen, ja eller nei?

Leif J. Olestad, Isfjorden

Etter min mening er tilbudet på Raumabanen mangelfullt. At man ikke har fått til direktetog til Lillehammer eller Oslo, og at man la ned nattoget i oktober i fjor, det eneste toget som gikk direkte begge veier, vitner om at NSB-ledelsen gir mildt sagt blaffen i Raumabanens eksistens. Det er greit nok at busstilbudet til og fra Åndalsnes og videre med tog til og fra Åndalsnes blir bedre, men hva hjelper dette når man må bytte tog på Dombås og det i verste fall er fullt. Da er det ikke rart at stadig flere velger å bruke privatbil eller fly til og fra Møre og Romsdal. Jeg vil ikke kritisere NSB lokalt, men ledelsen sentralt fordi det bare skal tenkes på å spare og dermed få et dårligere togtilbud. Tenk hvordan det var på 1980-tallet, da togene 351 og 352 og nattoget gikk direkte mellom Oslo og Åndalsnes. Jeg vil hevde sterkt at det var bedre å reise med NSB da. Kanskje det beste er å privatisere Raumabanen eller arbeide for å få til en ordning med at et visst antall plasser blir stilt til rådighet for Raumabanens reisende på ekspresstogene fra Dombås til Oslo. Man kunne holde 19–35 plasser avstengt fra Trondheim til Dombås og sikre at man fikk plassert de reisende fra Raumabanen på de plassene.

Fylkeskommunen og eventuelt kommunene og andre interesserte kunne startet et privateid togselskap hvis trusselen om å legge ned persontrafikken på Raumabanen skulle bli alvor. NSB kunne da holde materiell og personale, mens andre drev trafikken. Jeg vil likevel at Rauma kommune og andre legger press på NSB for å få til direktetog til Oslo, og få tre til fire avganger hver vei hele året. Prøv, og gi ikke opp! Vi trenger persontoget i framtiden på Raumabanen. Buss parallelt med Raumabanen er en dårlig løsning. Er det noen som har andre meninger om dette, så skriv innlegg.

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. august 2001!

Styret informerer!

Perioden siden siste utgave av For Jernbane har vært brukt til å sende både brev og uttalelser til ulike offentlige instanser. Disse er gjengitt nedenfor. I tillegg har vi avholdt årsmøte i Oslo, og for de som ikke kunne møte der, er det anledning til å lese både referat og årsmelding fra dette.

I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett la vi vekt på å gi godstransporten på jernbane bedre kår, og sendte dette brevet til stortingspolitikerne:

Til partilederne, Finansdepartementet (og -komiteen), Miljøverndepartementet (og -komiteen) og Samferdselsdepartementet (og -komiteen)

Godstransport

Det er for tiden en ødeleggende vekst i godstransport på vei, til stor skade for mennesker og miljø. Dette er stikk i strid med politikernes/partienes klart uttrykte målsettinger.

I forkant av stortingsvalget i 1997 gikk de politiske partiene ut med følgende i sine partiprogram/valgløfter:

- Arbeiderpartiet: *"Godstransport over lange avstander skal i størst mulig grad overføres fra vei til båt og bane."*
- *"Kristelig Folkeparti går inn for at tungtransport i størst mulig grad søkes overført til jernbane og skip."*
- Senterpartiet: *"Spesielt i områder med stor person- og godstransport må en større del av trafikken over fra veg til bane, av hensyn til å minske forurensningene og bedre trafikksikkerheten."*
- Venstre: *"Mest mulig transport av gods bør over til bane eller sjøtransport, . . ."*
- *"Når det gjelder godstrafikk, ønsker SV å få en større andel over fra trailere til tog og skip."*

Under behandling av Nasjonal transportplan tidligere i år gikk Arbeiderpartiet så langt som å skrive dette:
"Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet ser det som en politisk overordnet målsetting å få mest mulig gods fraktet med jernbane. Det er derfor viktig å ha et avgiftsregime som oppmuntrer til dette. "

Landsutvalget for jernbane (LFJ) registrerer med stor undring at departementets/politikernes "løsninger" på dette er fortsatt lavere drivstoffavgifter, opprettholdelse av konkurransevridende avgifter på jernbanetransport, "flytting" av midler etter ulykker og uønskede hendelser innenfor Jernbaneverkets budsjett samt store krav til bedriftsøkonomisk lønnsomhet for NSB Gods.

For å snu en svært negativ utvikling vil LFJ foreslå følgende i forbindelse med behandlingen av revidert nasjonalbudsjett og budsjettet for 2002:

- **Kjøreveis-, investerings-, og kabotasjeavgiftene fjernes for jernbanetransport fra 1. juli 2001.**

- **Det bevilges 100 mill. friske kroner til Jernbaneverket i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett: 50 mill. til sikkerhetsarbeid (ATC, planoverganger) og 50 mill. til kapasitetsøkende tiltak (kryssingsspor, profilutvidelse).**

- **Det innarbeides 200 friske mill. til samme formål i budsjettet for 2002.**

De økte utgiftene dekkes inn ved en mindre reduksjon av drivstoffavgiftene enn opprinnelig planlagt.

Vi sendte denne høringsuttalelsen til Samferdselsdepartementet om kollektivbetjening til Fornebu:

Høringsuttalelse vedrørende Kollektivbetjening av Fornebu

LFJ er glad for det sterke engasjement som er vist for å sikre en fornuftig kollektivtrafikkløsning for Fornebu. Et tydelig eksempel på en vilje til å oppnå noe reelt er Bærum kommunes krav om forpliktende vedtak før brukstillatelse på ny eiendom gis. Samtidig har vi lenge vært bekymret for utsettelser, invitasjoner til nye utredninger og andre uttalelser som i praksis skyver iverksettelsen av tiltak ut i tid, kanskje for alltid.

Et overordnet mål for oss er at noe faktisk blir gjort. Vi kan ikke se at det har fremkommet noen alvorlige innvendinger mot **H2B + buttspor, og vårt primære standpunkt er at dette nå vedtas**. Dette er viktig for ikke å tape mer tid verken for Fornebu-grenen eller for Lysaker stasjon, som det er svært viktig å komme i gang med. Som sekundærløsning mener vi **bybane, men begrenset til isolert strekning Fornebu–Lysaker, er nest beste alternativ.**

Utredningen hevder i kapittel 1.8 at kollektivandelene er svært lite påvirkelige. Vi deler ikke dette synet, og som meldingen også selv refererer, er f.eks. parkeringsregimet et sterkt virkemiddel. Vi er også noe urolige over at nåverdibetraktningene brukes som argument for fleksibilitet i form av etappeinndeling. Etter vårt syn må fokus være på å få til enhetlige løsninger snart, ikke på mulige utsettelser av de minste lønnsomme delene av prosjektet.

Dernest vil vi komme med enkelte kommentarer til noen av alternativene.

H2B + grenbane
Dette alternativet har vært med fra arbeidet for en kollektivløsning for Fornebu startet, og har greid seg gjennom mange silingsfaser der ulike løsninger har blitt vurdert. *Alternativet er også godt forankret i publikums oppfatning av hva diskusjonen har dreiet seg om.* Dette er det beste alternativet mhp. fremdrift i beslutnings- og anleggsarbeid.

Vi mener det er fornuftig å båndlegge grunn slik at det vil være mulig å bygge en sporsløyfe mot vest i fremtiden, men vi mener at dette ikke bør gjøres nå.

H2B + automatbane
Det er og vil bli lite penger til kollektivtrafikk på offentlige budsjetter fremover i forhold til pengebehovet. Derfor er den omtalte kostnadsrammen ved automatbane interessant. Vi er imidlertid temmelig sikre på at rammen er for lav og dessuten beheftet med uvanlig stor usikkerhet. Bakgrunnen for denne vurderingen er at automatbaner (eksklusive interne horisontale flyplassheiser) som kan vise til praktisk bruk er betydelig dyrere enn det meldingen hevder. Hvis meldingens oppfatninger om automatbane hadde vært sikrere, ville kort byggetid også vært et godt argument for automatbane.

Etter vår oppfatning er den mest omfattende praktiske erfaringen fra Frankrike hvor kostnadene for gjennomførte prosjekter med noe driftstid bak seg ligger høyere enn meldingens anslag. Dessuten er det usikkerhet knyttet til bl.a. klimatiske forhold og sikkerhet ved av- og påstigning som vil kunne ødelegge alternativet helt.

H2B + bybane
Vi prioriterer at noe faktisk blir gjort. Bybanealternativet åpner for nye lange utredninger om forhold i Oslo-trafikken, traseer og tilkoblingspunkter på Majorstuen og i Vika/Nationaltheatret. Vi er enige i at det er et klart voksende transportbehov Fornebu–Gaustadbekkdalen, men er redd at heller ikke den foreslåtte bybanen dekker dette behovet godt uten betydelige kostnader utover tilleggsutredningens rammer. Med den togtetthet som er påtenkt Lysaker–Nationaltheatret, mener vi utredningen overdimensjonerer omstigningsulempen.

Utredningen nevner et alternativ med en foreløpig forkortet bane fra Fornebu til Lysaker stasjon. Vi mener dette er et akseptabelt alternativ, men ser ikke at nytten ved en forlengelse mot Skøyen og videre mot Majorstuen / Oslo sentrum står i forhold til en betydelig øket kostnad eller til risikoen for en meget lang utsettelse av hele prosjektet.

Ved en slik forkortet bane bør endepunktet på Lysaker flyttes nærmere jernbaneplattformene, gjerne etter omtrent samme løsning som det er skissert for automatbanene.

J6 / J7
Vi slutter oss til utredningens avvisning av disse alternativene. Vi mener løsningene er dårligere for flertallet av de reisende enn ved H2B. Dessuten er det altfor stor risiko knyttet til den tekniske gjennomføringen av anleggsarbeidene ved dette alternativet.

Arbeidet med å redde stumpene av Valdresbanen er inne i en sluttfase, i og med at regjeringen i revidert nasjonalbudsjett foreslår å åpne for muligheten til å rive opp skinnegangen mellom Dokka og Leira. Vi har i den forbindelse sendt følgende brev:

Til Samferdselsdepartementet og samferdselskomiteen på Stortinget

Valdresbanen

Norge har et begrenset jernbanenett. Deler av nettet har heller ikke trafikk. Dette fenomenet er også kjent fra andre land på sytti- og åtti-tallet.

Imidlertid oppstår det en klar forskjell når vi i Norge i 2001 vurderer å rive opp togets kjørevei samtidig som vårt naboland Sverige gjenåpner flere strekninger og bygger flere titalls mil med ny.

Landsutvalget for jernbane (LFJ) vil på det sterkeste protestere mot at Valdresbanen blir revet opp. Vi har forståelse for at lokale krefter kan se mulige nye bruksområder for en ubrukt bane. Det må likevel være slik at nasjonale myndigheter ivaretar nasjonale målsettinger som helt entydig har som mål å flytte mer mennesker og gods fra vei til bane. Da er det neppe et enda mer begrenset jernbanenett som er løsningen.

Valdresbanen går gjennom områder med betydelig næringsvirksomhet og en ikke ubetydelig bosetting. Banen har et potensial på både gods- og persontransportsiden.

Ut fra flere forhold mener LFJ det vil være fullt mulig å starte opp trafikken på Valdresbanen igjen sommeren 2003.

Vi har også sendt en høringsuttalelse til Vestfold fylkeskommune med vårt syn på å opprette ekspressbussruter mellom Oslo og Vestfold-byene:

Søknad om løyve til å opprette ekspressbussruter mellom Vestfold-byene og Oslo

Landsutvalget jernbane (LFJ) viser til brev datert 10.5.2001, der Vestfold fylkeskommune inviterer til høringsuttalelser om det planlagte busstilbudet til Vestfoldekspressen AS.

LFJ er en uavhengig medlemsorganisasjon som på frivillig basis jobber for å styrke jernbanen som transportform. LFJ ønsker her å komme med en del merknader til søknaden fra Vestfoldekspressen AS.

Vestfold Kollektivtrafikk AS (VKT), som eier av Vestfoldekspressen AS, begrunner søknaden med bl.a. samferdselspolitiske mål om å bedre kollektivtilbudet og få flere til å reise kollektivt. VKT peker også på at NSB sitt togtilbud ikke er tilfredsstillende.

LFJ vil understreke at et godt kollektivtilbud må sikres gjennom tiltak som styrker trafikkgrunnlaget for tilbudet. Jernbanen er i dag grunnstammen i kollektivtilbudet gjennom Vestfold, bestående av et

basistilbud med avganger hver time. LFJ mener at Vestfold fylkeskommune med VKT i spissen bør legge opp en strategi som styrker toget som grunnstamme i tilbudet, noe som kan skape muligheter for et enda bedre togtilbud på sikt. Kollektivtrafikken generelt, inkludert tog, sliter med lav inntjening (for små tilskudd) og høye kostnader. Et viktig grep vil derfor være tiltak som øker kollektivtrafikkens beleggsprosenter. Høyere belegg er nødvendig for å få et bedre kollektivtilbud for hver krone og for å styrke kollektivtrafikkens miljøfortrinn. Parallellgående busstilbud vil gi en overkapasitet i tilbudet. Dagens togtilbud på Vestfoldbanen har i all hovedsak kapasitet til å ta unna trafikken til og fra Vestfold. Togtilbudet har på enkelte tider av døgnet kapasitetsproblemer på strekningen Oslo–Drammen, men dette løses på en mye mer effektiv måte gjennom å styrke togtilbudet på strekningen Oslo–Drammen – ikke kjøre busser helt fra Larvik og Tønsberg til Oslo.

VKT anslår i sin søknad at 1/3 av trafikken med det planlagte busstilbudet vil være trafikk overført fra tog. Vi har erfaringer som tyder på at en betydelig trafikkoverføring fra tog er sannsynlig også i Vestfold ved oppstart at nye ekspressbusstilbud. Oppstart av TIMEkspressen på strekningene Oslo–Kongsberg–Notodden og Oslo–Kongsvinger har gitt store negative konsekvenser for jernbanen. NSB har uttalt at de tapte 1/3 av togtrafikken til og fra Kongsberg etter at ekspressbusstilbudet kom, men vi er ikke kjent med om det er gjort undersøkelser i nyere tid som bekrefter dette. På strekningen Oslo–Kongsvinger var konsekvensene så dramatiske at mer enn halvparten av NSB sitt opprinnelige togtilbud mellom Årnes og Kongsvinger (dvs. på konkurranseutsatt strekning) nå er nedlagt.

Vi er klar over at de økonomiske marginene i togtrafikken er små. NSB ser seg nødt til å gjennomføre enkelte rutekutt og til dels upopulære kutt i servicetilbudet pga. dårlig økonomi (for lave tilskudd og billettinntekter i forhold til kostnadene). Vi kan ikke se at oppstart av ekspressbusstilbud – der 1/3 av passasjerer er overført fra tog – vil bedre situasjonen. Tvert imot. Det grunn til å frykte at togtilbudet i Vestfold kan bli dårligere etter oppstart av ekspressbusser. Og et redusert togtilbud vil uten tvil ha negative konsekvenser for kollektivtilbudet i Vestfold og mellom Oslo og Vestfold. Dette kan igjen få flere til å bruke privatbil.

Miljø er brukt som argument for tildeling av ekspressbussløyve. Det er viktig å huske på at kollektivtrafikkens konsekvenser for miljøet avhenger av bl.a. beleggsprosenter og hvordan potensielle kunder alternativt ville reist. VKT skriver i sin søknad at de anslår at 1/3 av de reisende med det nye ekspressbusstilbudet vil være overført fra personbil. I tillegg anslås 1/3 å være nyskapt trafikk og 1/3 overført fra tog.

Det foreslåtte ekspressbusstilbudet innebærer en produksjon på om lag 2,64 millioner busskilometer årlig. Med et dieselforbruk på 3,3 liter på mila vil tilbudet forbruke om lag 870 000 liter diesel årlig. Forutsetter vi, som i søknaden fra VKT, at 1/3 av trafikken med ekspressbussene vil være overført fra bil, og at hver bil har et drivstofforbruk på 0,85 liter på mila og kjører med gjennomsnittlig to passasjerer, finner vi at årlig innspart drivstofforbruk fra privatbiler kommer på vel 350 000 liter når trafikken med ekspressbussene er på 250 000 reisende i året og hver reisende i gjennomsnitt kjører 100 kilometer. Innspart drivstofforbruk fra privatbiler blir derfor langt lavere enn forbruket til ekspressbusstilbudet. Det betyr at det totale drivstofforbruket øker med mer enn en halv millioner liter i året. Skal busstilbudet "gå i balanse" med tanke på drivstofforbruk, må bussen årlig ha i overkant av 600 000 reisende som kjører gjennomsnittlig 100 kilometer. Vi har her forutsatt at togtilbudet ikke endres. En eventuell reduksjon i togtilbudet som følge av redusert togtrafikk vil imidlertid kunne redusere elektrisitetsforbruket.

Nå er riktignok ikke drivstofforbruk det eneste miljøkriteriet. Et kollektivtilbud med hyppige avganger kan sikkert få flere til å tenke seg et liv uten bil, og mindre biltrafikk kan også ha positive trafikksikkerhetsmessige effekter. Men når bare 1/3 av de reisende med det nye ekspressbusstilbudet antas å være overført fra privatbil, vil det igjen være andre forhold som gjør at det omfattende busstilbudet har negative effekter. Tunge kjøretøy sliter hardere på vegnettet enn lette kjøretøy, og utslipp av diesel har negative lokale helse- og miljøkonsekvenser spesielt i byområder.

Det er uttrykt ønske, bl.a. i rikspolitiske retningslinjer, om at det bør legges opp til en politikk som reduserer det totale transportomfanget i samfunnet. VKT opplyser i sin søknad for Vestfoldekspressen AS at 1/3 av trafikken med bussene anslås å være nyskapt, altså reiser som ikke utføres i dag. Å legge

til rette for en ytterligere vekst i den totale trafikken vil neppe være forenlig med bærekraft så lenge det ikke oppnås andre vesentlig miljømessige gevinster.

En nedgang i antall reiser med Vestfoldbanen pga. det nye ekspressbusstilbudet vil kunne svekke mulighetene til å få bygd ut Vestfoldbanen til en moderne og konkurransedyktig jernbane. Kampen om investeringsmidlene er hard, og det fins flere "konkurrerende" utbyggingsprosjekt, bl.a. nytt dobbeltspor mellom Eidsvoll og Hamar. Sistnevnte strekning har i tillegg til omfattende IC-trafikk også fjerntrafikk og en betydelig godstrafikk (Østlandet–Trøndelag–Nordland). Vestfoldbanen har til sammenlikning ingen fjerntrafikk og nesten ikke godstrafikk. For å få fortgang i utbyggingstempoet for Vestfoldbanen bør trafikken på banen øke – ikke gå ned.

Det er ikke til å legge skjul på at kvaliteten på togtjenestene ikke er god nok. Kvalitetsbristen består bl.a. i dårlig punktlighet (dvs. for hyppige forsinkelser). Å konkurranseutsette NSB sitt togtilbud på Vestfoldbanen gjennom parallellgående busstilbud vil neppe styrke NSB sine muligheter til å øke kvaliteten vesentlig, så lenge feil og mangler ved jernbanens infrastruktur er en viktig årsak til forsinkelsene. Og dersom en trafikknedgang på Vestfoldbanen resulterer i mindre penger til vedlikehold og investeringer, kan problemene bli større.

VKT skriver i sin søknad at det planlagte ekspressbusstilbudet vil øke andelen av Vestfolds innbyggere som får gode direkteforbindelser (underforstått til og fra Oslo). Vi kan ikke benekte at direkteforbindelser – alt annet likt – er en fordel. Men mye kan gjøres for å få til et attraktivt kollektivtilbud også uten direkteforbindelser. LFJ mener at VKT bør videreutvikle stamrutestrategien slik at vi få et godt lokalt og regionalt busstilbud som korresponderer med toget, som et alternativ til direkte bussruter til og fra Oslo. Dermed kan områder uten direkte togforbindelser få et attraktivt tilbud. Dette forutsetter et godt takst- og rutesamarbeid mellom tog og buss, inkludert videreresegarantier ved forsinkelser. I nordre Vestfold vil både Holmestrand og Sande kunne være gode omstigningstasjoner. (Holmestrand er jo i dag omstigningsstasjon for reisende mellom tog og stambussruta Tønsberg–Horten–Holmestrand. Sande kan få en tilsvarende funksjon ved satsing på stambussrute f.eks. Tjøme–Tønsberg–Sande via "Bispeveien" / rv. 35.)

LFJ konkluderer med at Vestfoldekspressen AS ikke bør få løyve til å etablere ekspressbusstilbud mellom Vestfold-byene og Oslo. Mye tyder på at miljøeffekten av et busstilbud parallelt med toget kan bli negativ, og en trafikknedgang på Vestfoldbanen kan få negative ringvirkninger. VKT bør isteden – i samarbeid med NSB – jobbe for å styrke samspillet mellom tog og buss, slik at jernbanen kan videreutvikles som ryggrad i kollektivsystemet i Vestfold. Gjennom en slik strategi kan vi redusere overbelegget i kollektivtrafikken og legge grunnlag for økt tempo i utbygging av Vestfoldbanen. Myndighetene må samtidig følge opp på områder som løser jernbanens problemer, bl.a. i form av økte bevilgninger til vedlikehold og utbygging av Vestfoldbanen.

Årsmelding for Landsutvalget for jernbane 2000

Dette året var året da det meste gikk galt for jernbanen i Norge. Vi som har arbeidet med jernbanepolitiske spørsmål på idealistisk basis de siste ti årene, måtte med god grunn spørre oss selv om det var verdt å holde på videre. Året startet så galt som det kunne gjøre med den tragiske Åsta-ulykken på Rørosbanen den 4. januar, og så gikk det slag i slag med negative nyheter stort sett resten av året. I april kjørte et godstog inn i et annet godstog på Lillestrøm stasjon, med påfølgende evakuering av befolkningen i området pga. faren for gasseksplosjon. I juni knakk akslingen på et Signatur-tog på Nelaug stasjon, og alle Signatur-tog ble tatt ut av drift, vi fikk flere toginnstillinger fordi det var for lite lokførere, og – som en konsekvens av det – fikk adm. dir. Osmund Ueland sparken. Flere i toppledelsen valgte da å gå sammen med han. Seinere på høsten fikk også styret for NSB med styreformann Arent M. Henriksen i spissen sparken. Det ble reist spørsmål ved om det lenger var trygt å reise med NSB.

I et forsøk på å gjenopprette noe av tilliten gikk den nye ledelsen med Arne Wam i spissen inn for å kutte kraftig i ruteopplegget med den begrunnelse at man ikke hadde nok ressurser til å klare den ambisiøse ruteplanen. All togtrafikk på Arendals- og Bratsbergbanen ble innstilt, og rutetilbudet i lokaltrafikken rundt Oslo ble også dårligere. Planene for oppstart av det nye TIMEtoget på Bratsbergbanen gikk i vasken, og Stortinget vedtok å legge ned lokaltrafikken på Randsfjordbanen[1]. Dessverre er lista over negative hendelser enda lenger, men vi stopper her.

Politikerne bidro heller ikke til å gjøre dette året til jernbanens år. Statsbudsjettet var for jernbanens vedkommende helt på det ordinære, og det ble ikke gjort noen grep som kan komme inn under betegnelsen satsing. Riktignok ble Gardermobanens infrastrukturdel overført til Jernbaneverket, men det skulle vært gjort alt den dagen utbyggingen ble vedtatt i Stortinget. Ingen politiker trodde i realiteten i 1992 at driften av Flytoget skulle klare å betjene den kjempegjelden som var. Men som alltid, det er lettere å få tilgivelse enn tillatelse . . .

Skjedde det så ikke noe positivt? Vel, noe var det jo. Vi fikk satt i drift de nye dieselkrengetogene av type 93 (Agenda) på Rauma- og Nordlandsbanen. Noen tekniske problemer har det vært og en del klager over setekomforten, men dette er ting som sikkert kommer til å ordne seg etter hvert. Men 2000 vil i jernbanesammenheng bli husket som det håpløse året, og trøsten (om enn mager) får bli at nå kan det bare gå en veg. Eller . . ?!

Når det gjelder Landsutvalget for jernbane, så var det følgende styre som satt fram til årsmøtet 5. april 2000:

Leder	Hans Petter Kristoffersen
Nestleder/sekretær	Erik Bjørhei
Kasserer	Svein A. Løken
Styremedlem	Holger Schlaupitz
Styremedlem	Erik W. Johansson
Styremedlem	Odd Joar Jansen
Styremedlem	ledig

Følgende styre ble valgt på årsmøtet i Oslo 5. april 2000:

Leder	Erik Bjørhei (ny)
Nestleder/sekretær	Hans Petter Kristoffersen (ny)
Kasserer	Svein A. Løken
Styremedlem	Holger Schlaupitz
Styremedlem	Erik W. Johansson
Styremedlem	Odd Joar Jansen
Styremedlem	Torbjørn Svendsen (ny)
Valgkomité	Frank Martin
	Ragnar Onsaker
Revisor	Bjørn Karsrud

I tillegg har LFJ hatt følgende distriktskontakter i 2000:

Sørlandet	Per Damsgård
Rogaland/Jæren	Bjarte Hetland

[1] Kommentar etter at årsmeldingen var utgitt: Stortinget vedtok ikke i 2000 at lokaltrafikken på Randsfjordbanen skulle legges ned. Samferdselskomiteen uttrykte, ved behandling av statsbudsjettet for 2001, at togtilbudet skal opprettholdes. Lokaltrafikken på Randsfjordbanen er derfor midlertidig innstilt pga. lokførermangel.

Vestlandet	Harry Robert Olsen
Trøndelag	Stein Erik Paulsen
Nord-Norge	Terje Olsen

I løpet av 2000 har det vært avholdt 6 styremøter. Ved utgangen av 2000 hadde LFJ 483 betalende medlemmer, det er en nedgang på 43 i forhold til i fjor. Dette er en tendens som synes å være klar hos de fleste frivillige og ideelle organisasjoner for tiden. Samtidig skal vi heller ikke se bort fra at året 2000 har fått noen jernbaneentusiaster til å gi opp og ikke lenger se noen hensikt i å være medlem hos oss.

Arbeidet i Landsutvalget for jernbane

Arrangementer
I vårt arbeid skjedde det imidlertid positive ting i dette året. Vi klarte å arrangere to medlemsmøter utenfor det sentrale østlandsområdet. Det første ble avholdt i Arendal 26. februar med god deltakelse. Her var det innføringen av Signatur på Sørlandsbanen som var tema, og vi fikk en frisk diskusjon etter at markedssjef Harald Andersen fra NSB Langdistanse hadde innledet.

Det andre møtet ble holdt i Trondheim 11. november, hvor Knut Serigstad fra NSB Persontrafikk Nord pratet om situasjonen i nord. Her var det imidlertid mildt sagt et elendig frammøte, med kun to lokale medlemmer som tilhørere. I tillegg hadde vi årsmøte i Oslo 5. april, hvor avtroppende direktør i Jernbaneverket, Åge Lien, holdt et meget interessant foredrag.

Av andre aktiviteter i 2000 bør vi nevne følgende:

- Vi har arbeidet aktivt med innspill i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2002–2011. Alle våre innspill i den forbindelse er publisert i For Jernbane, og vi viser til det for de som vil lese mer om dette.
- Vi har fortsatt vårt samnordiske arbeid med å holde kontakten med først og fremst våre svenske kollegaer. I løpet av året har vi holdt to møter: Et i Oslo 18. mars hvor Øyvind Rørslett orienterte om planene med Linx, og et i Tisvildeleje i Danmark 28. og 29. oktober, hvor vi også fikk kontakt med den tyske organisasjonen Pro Bahn.
- Vi har deltatt i debatten i media.
- Vi møtte Stortingets samferdselskomité 18. oktober hvor vi tok opp Nasjonal transportplan og statsbudsjettet for 2001.
- Vi har kommet med mange innspill overfor NSB og Jernbaneverket, ikke minst gjelder dette i forbindelse med nye ruteplaner.

For Jernbane
Medlemstidsskriftet har også i 2000 kommet ut med fire nummer. Opplaget er på 800 eksemplarer. Redaksjonen har bestått av Hans Petter Kristoffersen og Holger Schlaupitz, med førstnevnte som ansvarlig redaktør.

Økonomi
Hovedinntektskilden er medlemskontingenten, som fortsatt er kr 90,- for enkeltmedlemmer. I tillegg har vi annonseinntekter i For Jernbane. Utgiftene er i hovedsak knyttet til trykking av bladet og portoutgifter (mer om økonomien under neste punkt på dagsordenen).

Ås 26.4.01
Hans Petter Kristoffersen (sign.)
nestleder og sekretær

Regnskapet for LFJ 2000

Balanse pr. 31.12.	**Eiendeler**	**Gjeld/EK**	**Eiendeler**	**Gjeld/EK**
Kasse	kr -		kr -	
Postgiro	kr 36 950,06		kr 47 844,75	
Postgiro salgsvarer	kr 6 854,18		kr 6 733,00	
Postgiro Sverige Note (4)	kr 8 124,81		kr 7 376,24	
Aksjer	kr 200,00		kr 200,00	
Varebeholdning Note (5)	kr 500,00		kr 500,00	
Gjeld: feil I banken		kr -		kr 810,00
Egenkapital Note (2)		kr 52 629,05		kr 61 843,99
Sum	kr 52 629,05	kr 52 629,05	kr 62 653,99	kr 62 653,99

Note (1) Medlemskontingent, nedgang 29 %

Innbetalinger fra Sverige er bokført til kurs 0,90, enkelt har betalt SEK 70 = NOK 63

Som i tidligere år gjelder endel av kontingentinnbetalingen neste år uten at dette er hensyntatt i regnskapet

Note (2) Resultat

Inntekter	kr 62 409,13
Utgifter	kr 71 624,07
Underskudd	kr -9 214,94
Egenkapital 1.1.1999	kr 61 843,99
Egenkapital 31.12.2000	kr 52 629,05

Note (3) Gaver. Overskytende v/ kontingentbetaling

Note (4) Postgiro Sverige

Vurdert til kurs 0,90. Kurstap I 2000: 147,97

Note (5) Varesalg og beholdning

Salget gjelder gamle For Jernbane, som i varelageret er verdsatt til kr 0

Varelagerets verdi er kun videofilmer

Heggedal / Ås, 31.12.2000/31.3.2001

Svein A. Løken

Kasserer

Vedtekter for Landsutvalget for jernbane vedtatt på årsmøtet i Oslo 17. april 1999

1. MÅL OG OPPGAVER

LANDSUTVALGET FOR JERNBANE (LFJ) er en organisasjon som på fritt grunnlag arbeider for at jernbanen skal utføre en langt større del av det totale transportarbeidet i Norge, og mellom Norge, Norden og Europa

Dette er nødvendig for å redusere skadevirkningene fra andre transportmidler, for derved å skape et bedre totalmiljø. For å oppnå dette vil LFJ arbeide for:

- generelt bedre rammevilkår for jernbanedrift hovedsaklig ved å flytte betydelige økonomiske midler fra ny veibygging til jernbane, og ved at det føres en jernbanevennlig avgiftspolitikk
- økte investeringer i infrastruktur både til fornyelse av eksisterende baner og i nyanlegg, samt i nødvendig rullende materiell
- en rask oppgradering av jernbanens totale tilbud for gods-og persontrafikk, bl a gjennom bedre ruteopplegg og bedre samordning av transportsystemene
- en bedre ressursutnyttelse innafor jernbanedriften bl a gjennom bedre planlegging, effektiv drift og god materiell-og personellbruk

LANDSUTVALGET FOR JERNBANE ønsker å være et korrektiv til politikere, myndigheter, organisasjoner og jernbaneselskap ved bl a å kommentere deres planer og utspill. Gjennom informasjon, debatt og egne saker vil LFJ øke forståelsen for jernbanens fortrinn som transportmiddel.

2. MEDLEMSSKAP

Medlemsskap er åpent for alle som er enige i organisasjonens mål. Medlemsskap kan tegnes av kommuner og fylkeskommuner, organisasjoner og lag, næringsdrivende, institusjoner, mv og enkeltmedlemmer. Organisasjonen utgir medlemsbladet "For Jernbane" fire ganger årlig, som sendes alle medlemmer unntatt familiemedlemmer.

3. ORGANER

Årsmøtet er organisasjonens høyeste myndighet. Det holdes hvert år. Ekstraordinært årsmøte holdes når minst 1/3 av medlemmene eller styret krever det. Årsmøtet behandler og vedtar årsberetning og regnskap, og velger styre, revisor og valgkomité. Styret består av leder, nestleder/sekretær, kasserer og fire styremedlemmer. Leder velges for ett år, øvrige medlemmer velges for to år. Revisor velges for ett år, mens valgkomiteen velges for to år og består av to personer.

Styret har den daglige ledelsen av LANDSUTVALGET FOR JERNBANE og treffer nødvendige avgjørelser innafor rammen av vedtekter og årsmøtevedtak.

4. FORANDRING AV VEDTEKTENE

Vedtektene kan forandres på årsmøtet med 2/3 flertall.

Referat fra årsmøtet i Landsutvalget for jernbane 28.4.01 på Oslo S

Lederen Erik Bjørhei ønsket de 19 frammøtte velkommen, og spesielt visekonsernsjef i NSB, Arne Wam, som var invitert for å holde foredrag under tittelen "Det nye NSB – når kommer det"?.

Wam åpnet med å gå gjennom det fatale året 2000 (han kalte det "annus horribilis"). Men han sa likevel at fjoråret ikke ble så galt som det kunne synes. Den nye strategien nå kunne oppsummeres kort i:

- sikre økt lønnsomhet og vekst
- konsentrasjon om hovedsatsinger

Han var også opptatt av NTP og NSBs rammebetingelser. Det er et enormt potensiale for økt trafikk i IC-markedet, men problemet er at kapasiteten er for dårlig (infrastruktur og nye materiellinvesteringer er

stikkord her). Det er også et dilemma at staten både er eier og kunde. Resultatet ble et for lavt offentlig kjøp når togproduksjonen økte, noe som var med på å skape de problemene man fikk i fjor sommer.

Det var kommet nesten 20 personer til årsmøtet, bl a for å høre på visekonsernsjef Arne Wam i NSB. Foto: Hans Petter Kristoffersen

Wam kom også inn på avgiftspolitikken. NSB må betale 650 millioner kroner i avgifter på nytt materiell i perioden 1998-2002, mens for sammenligningens skyld så betaler flytrafikken ingen avgifter på nyinvesteringer.

Han kom inn på merkevareprosessen, og sa at den kanskje hadde fått for stor oppmerksomhet. Merkevarestrategien skal fullføres, men modifiseres litt, med en betydelig sterkere konsernstyring. Han sa at vi må lære å ikke love mer enn vi kan holde. Satsingsområdene framover blir persontrafikk med tog og buss, samt godstrafikk. NSB Gods blir et eget AS i samarbeid med SJ Gods (Green Cargo). NSB skal også selge mer av arvesølvet, 51% av driftsuavhengige eiendommer skal selges, mens driftsrelaterte eiendommer vil bli solgt til Jernbaneverket.

Til slutt kom han litt inn på "Det nye NSB" og turbulensen rundt Signatur og Puls. Lokaltogene er nærmere et år forsinket, mens Agenda får 6 nye sett av type 73 B til Østfoldbanen klare til bruk i januar 2002. Wam tok også selvkritikk på at flere lokaltogsett frøs fast i vinter. De skulle egentlig vært faset ut, men pga forsinkelsene med Puls, ble det dårligere vedlikehold.

Etter at han hadde avsluttet foredraget ble det stilt en del spørsmål fra de frammøtte. Det gikk på saker som at Flytoget opptar for mye spor vest for Oslo, offentlig kjøp, NSB som busseier, satsjonsnedleggelser og X2000 kontra Signatur.

Etter Arne Wams foredrag ble det ei kort pause, før det ordinære årsmøtet tok til.

1. **Åpning**. Erik Bjørhei åpnet årsmøtet.

2. **Valg av møteleder og referent**. Erik Bjørhei ble valgt til møteleder og Hans Petter Kristoffersen ble valgt til referent.

3. **Årsberetning.** Årsberetningen ble opplest av sekretæren og enstemmig vedtatt. Den er gjengitt på annet sted i dette nr.

4. **Regnskap.** Regnskapet ble gjennomgått av kasserer og enstemmig godkjent. Det ble fremmet benkeforslag om å øke kontingenten, bl.a. for å kunne trykke ei ny informasjonsbrosjyre. Forslaget ble nedstemt.

5. **Innkomne forslag**. Ingen innkomne forslag

6. **Valg**. Valgkomiteens forslag, som gikk ut på gjenvalg over hele fjøla, ble framlagt og ble enstemmig fulgt. Vi fikk følgende styre:

Leder:	Erik Bjørhei	1 år
Netsleder/sekretær:	Hans Petter Kristoffersen	(ikke på valg)
Kasserer:	Svein A. Løken	(ikke på valg)
Styremedlemmer:	Holger Schlaupitz	2 år
	Erik W. Johansson	2 år
	Odd Joar Jansen	2 år
	Torbjørn Svendsen	(ikke på valg)
Valgkomite:	Frank Martin	
	Wilfred Eckhardt	
Revisor:	Bjørn Karsrud	

Rettelser til forrige nr.

Ved en beklagelig feil hadde vi oppgitt navnet på feil fotograf til bildet fra Bergensbanen på side 23. Riktig navn skal være Jürg Streuli. Vi beklager!

I artikkelen om "Danmark satser på toget" opplyste vi på side 26, andre avsnitt, at DSB hadde leid inn tog av typen Talbot Talent. De har ikke leid Talbot Talent, men derimot en type som heter Desiro fra Siemens.

Ny bildeserie

På neste side vil du se at vi i dette nr starter en ny serie som vi har kalt "Før og Nå!". Her vil vi vise at det skjer endringer i jernbanelandskapet, både gjennom at baner legges ned, men også at vi har en viss grad av nybygging. Her oppfordrer vi dere til å ta en kikk i fotoarkivet, og eventuelt dra ut for å nyfotografere på samme sted. Send dette til oss med litt opplysninger om sted og ikke minst datoer (eventuelt årstall) som bildene er tatt.

Vi håper dette kan spore til litt økende interesse for å sende stoff til For Jernbane. Det har nemlig vært litt liten respons en periode nå, og vi ønsker at dette bladet skal inneholde stoff fra flere enn styrets medlemmer. Tar du utfordringen?

Større skrift

Vi har fått en del tilbakemeldinger på at skriftstørrelsen er for liten, og vi har stor forståelse for at spesielt en del eldre lesere har problemer. Vi har derfor gått opp enda et hakk i skriftstørrelse i dette nr. Vi vil gjerne ha tilbakemelding om dette!

Før og Nå!

Holstad på Østfoldbanen

Det er 14 år mellom disse to bildene. De er tatt på gamle Holstad stasjon mellom Ås og Ski på Østfoldbanen. Det øverste bildet er tatt i mai 1987 og viser EC-toget "Alfred Nobel" på vei mot Oslo. Lokaltogene sluttet å stoppe på Holstad rundt 1990 og i 1994 åpnet det nye dobbeltsporet mellom Ski og Vestby, og Holstad var for alltid radert bort fra jernbanekartet. Det nederste bildet er tatt i juni 2001 og vi ser fortsatt kanten av perrongen i venstre bildekant. Stasjonsbygningen skimtes til venstre i bakgrunnen. Bommene på E 18 i bakgrunnen er borte, men bilene er der fortsatt. Tekst og foto: Hans Petter Kristoffersen

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

DET NYE NSB.

www.nsb.no

Signatur