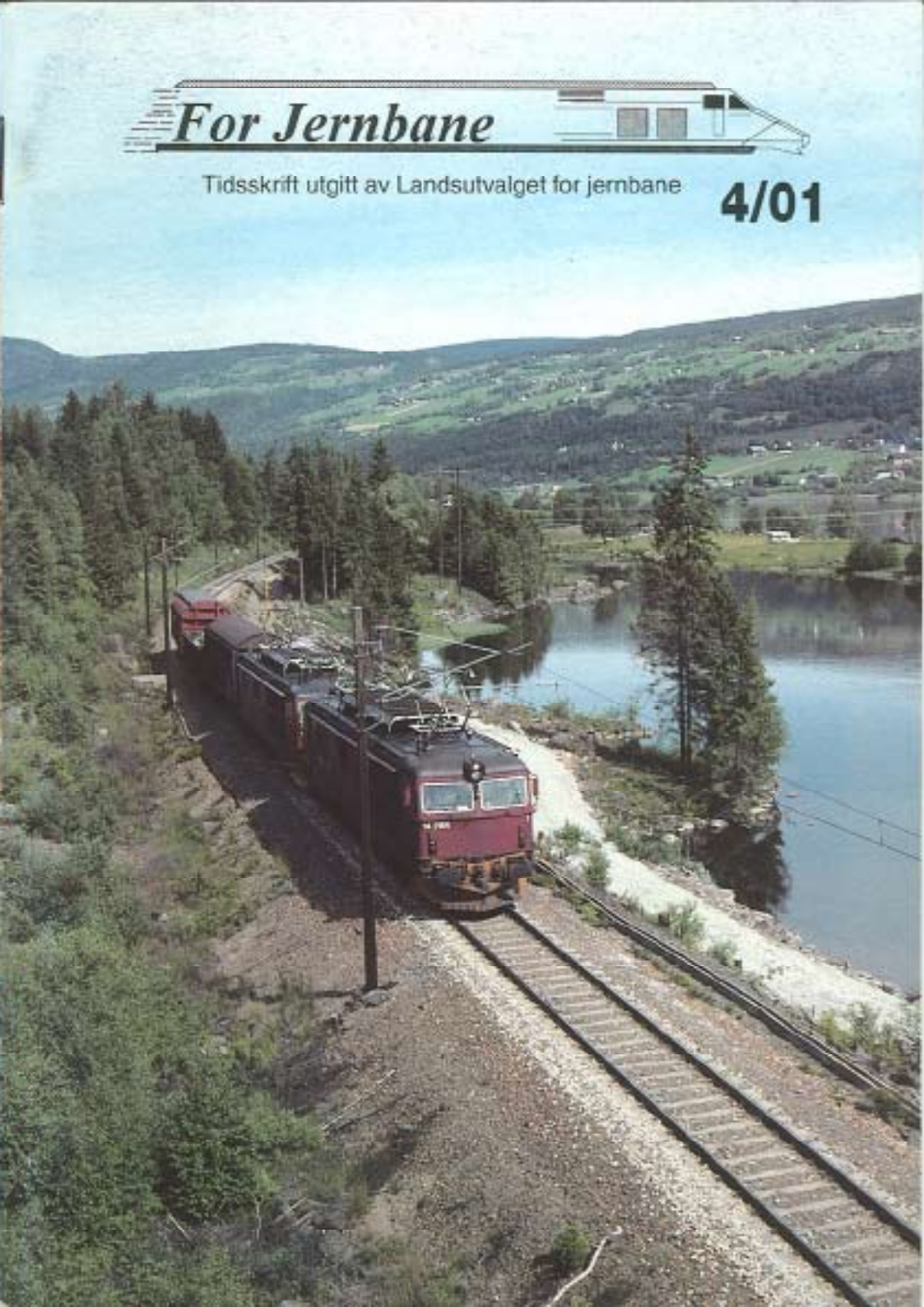
For Jernbane

Tidsskrift utgitt av Landsutvalget for jernbane

4/01



Jernbaneverket

Vi skal utvikle jernbanenettet for det 21. århundrets behov

For Jernbane
Nr. 4 - desember 2001 - 20. årgang
Tidsskrift utgitt av Landsutvalget for jernbane
Redaksjon: Hans Petter Kristoffersen (ansv.)
Erik Bjørhei
Torbjørn Svendsen
Redaksjonens adresse:
Postboks 154
1431 ÅS
ISSN: 0802 - 8
Opplag:800
Redaksjonen er avsluttet 5. desember 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-post til adresse: **hpk@nijos.no**

Nye medlemmer:

Harald A. Nissen, Trondheim
Carsten Hagnes, Moelv
Berger Hareide, Åmot
Knut Ivar Fiskum, Grong

Mer stoff til For Jernbane

Vi vil ha mer stoff til For Jernbane. Stofftilgangen er ikke den beste for tiden, så send oss artikler, debattinnlegg og bilder. Sjansen for å få det på trykk er svært stor.

Forsidefoto:

Det er en voldsom entusiasme for å få mer gods over fra vei til bane hvis du leser i partiprogrammene til partiene på Stortinget. I praksis er det det stikk motsatte som skjer. Det gjøres svært lite for å få til en virkelig vridning for å få mer godstrafikk over på jernbanen. Les mer om dette i artikkelen på side 35. Roar G. Nilsson tok dette bildet av godstog 5794 den 20.6.00 et sted i Gudbrandsdalen

Innhold

Leder	3
Statsbudsjettet 2002 – tilleggsforslag	5
Debatt og meningsytringer	6
Nytt om samferdsel i Norge	11
Nytt om jernbaner i andre land	24
Gode stasjoner til alle	26
Kjempesatsing i Sverige	29
Togloffing (3)	32
Partiprogrammer	34
Styret orienterer	41

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 2002

Vedlagt dette nr ligger et giroinnbetalingskort for betaling av medlemskontingenten for 2002. Satsene er uforandret og står på girokortet.

LFJ på internett

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

Styret i LFJ og redaksjonen i For Jernbane benytter med dette anledningen til å ønske alle medlemmer og støttespillere ei riktig god jul og et godt nytt år!

Landsutvalget for jernbane
Postboks 154
1431 Ås

Postgiro: 7877.08.34782
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
Øverbyveien
3355 Solumsmoen
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 2002

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

Leder!

Merkelig utspill
NSB direktør Einar Engers utspill i Aftenposten 24.10.01 om et differensiert takstsystem gjennom døgnet, virker lite gjennomtenkt og uforståelig for oss. Han vil ha rabatter for trafikkantene i rush-tida, men vil til gjengjeld øke takstene om kvelden. Hans argument er at du som fast bruker (pendler) skal ha rabatt i rushtrafikken, mens man som ***tilfeldig kunde*** (vår utheving) utenfor rushtiden skal betale mer, og viser i dette tilfellet til nattakster på drosjer. Han sier at dette prinsippet også skal gjelde toget. Dette lukter alt for mye snever bedriftsøkonomisk markedstenking og faller på flere urimeligheter.

For det første drives ikke lokaltogtrafikken rundt Oslo i dag etter reine bedriftsøkonomiske prinsipper i den forstand at staten er inne gjennom offentlig kjøp og kjøper trafikktjenester for flere hundre millioner kroner av NSB hvert år. Dette er selvsagt fornuftig og vi håper da inderlig ikke at Enger er i mot offentlig kjøp?

For det andre, og det er kanskje det mest dramatiske i denne sammenhengen, så er dette å gå stikk motsatt vei av det som faktisk nå ser ut til å være i ferd med å bli politisk akseptert, nemlig at man gjennom bruken av avgifter vil forsøke å redusere biltrafikken i rushtidene. Høy avgift i rushtiden og lav avgift utenom. Hvis man skal følge Engers tankegang så vil resultatet være at det blir dyrt å ta toget ut og inn av Oslo om kvelden, mens det blir tilsvarende billig å kjøre bil. Resultatet av det er innlysende og med færre togreisende utenom rushtidene vil det komme krav om å kutte avganger om kvelden som gir et dårligere tilbud, som igjen fører til færre reisende, o.s.v. Man kommer inn i en tradisjonell og kjent ond sirkel.

Når NSB nå i tillegg er i ferd med å investere i nye lokaltog, er det dårlig økonomi å la disse stå rolig i lengre perioder. Med høye kapitalkostnader, må det være fornuftig å få flest mulig mennesker til å reise mest mulig med tog også utenom rushtiden. Det får man ikke ved øke billettprisene samtidig som det bare blir billigere og billigere å kjøre bil.

Vi skal være glad for at vi får færre flyavganger
Som kjent har flytrafikken trange tider. Etter all galskapen innenfor norsk luftfart de siste årene var det selvsagt ikke annet å vente. Og vi er ikke lei oss for det. En voldsom overkapasitet på norske innenlandsruter etter at Color Air startet opp for noen år siden, gjorde at folk jublet og hallelujakoret om hvor flott det var at konkurransen i lufta førte til lave priser slik at folk kunne reise uhemmet med fly ville ingen ende ta. Man trengte ikke ha så voldsom innsikt i markedsøkonomisk teori den gangen for å skjønne at dette var ei boble som kom til å sprekke relativt fort.

Og nå ser vi resultatet. Fra å være tre aktører er det nå kun en igjen, med andre ord konkurransen er bort. Det positive er at det blir færre avganger og mindre CO_2-utslipp. At prisene øker er også bra, det var jo helt unaturlig lave priser når dette sirkuset sto på som verst. Og dette penser oss over på Flytoget.....

Flytoget og nedgangen i flytrafikken
..... for vi antar at dette også vil merkes for trafikken med Flytoget framover. Vi ser nå at Flytoget faktisk har blitt et problem for NSB på mer enn en måte. Det ene er at mange pendlere irriterer seg grønne over at de må stå på perrongene mellom Asker og Oslo og se at til dels svært lavt belagte Flytog-avganger suser forbi, mens de ordinære og overfylte lokaltogene sliter med å holde ruta. De mange negative leserinnleggene i Osloavisene bekrefter dette. Det andre er at Flytoget med sin tette frekvens opptar en uforholdsmessig stor andel av sporkapasiteten, noe som gjør det vanskelig å øke frekvensen for andre tog. Dette problemet har tidligere vært tatt opp av bl.a. direktør Steinar Killi i Jernbaneverket. Det tredje, og det er kanskje det mest alvorlige for NSB nå, er at Flytoget er den direkte årsaken til lokførerkrisen i NSB. 70 lokførere har forsvunnet fra NSB til Flytoget, og det uten at man tenkte på konsekvensene av dette. Dette er selvsagt den forrige NSB-ledelsen hele og fulle ansvar, og det førte jo også til Uelands avgang.

Men spørsmålet som nå må stilles er om Flytoget kan fortsette sin "arrogante" kjøring mellom Asker, Oslo og Gardermoen med samme ressursbruk og frekvens når flytrafikken er i krise? Kanskje burde

man se på om man ikke kan kutte litt ned på frekvensen noe som kanskje kan frigjøre noen flytogsett til annen trafikk. Samtidig burde man tilbakeføre lokførere til vanlige NSB-tog slik at ikke NSB på nytt må redusere togproduksjonen fordi man ikke har nok lokførere. Og så kan man åpne toget for vanlige reisende, i hvert fall på vestsiden av Oslo, og forlenge det til Drammen. Vi vet at strekningen Skøyen-Asker kommer til å skape mange forsinkelser og problemer de nærmeste årene p.g.a. anleggsarbeidet med nytt dobbeltspor.

Flytoget er ikke lenger hva det var tenkt å være for ti år siden. De eier ikke noen infrastruktur lenger, og er et reint driftsselskap som eies av NSB. Framtidsutsiktene for flytrafikken er heller ikke lenger så lyse som da man planla Gardermobanen i sin tid, forutsetningene har helt enkelt endret seg ganske mye. Derfor må nå NSB-ledelsen sette seg ned og ta dette innover seg. Sammen med Jernbaneverket må de lage et tog-opplegg som gagner alle og ikke forfordele en særskilt gruppe reisende som heter flypassasjerer. Rett og slett fordi Flytoget i sin nåværende form bidrar til å skape problemer for den øvrige togtrafikken, noe som er helt uakseptabelt.

Nordalndsbanen
NSB har planlagt å fjerne dagens lok og vogner fra dagtogene på Nordlandsbanen og erstatte de med motorvogner av type 93. Selv om dette er nytt og moderne materiell, så har det ikke en komfort beregnet på å trafikkere strekninger som Trondheim-Bodø. Denne turen tar i dag 10 timer og blir alt for lang for et tog som er bygd som et mellomdistansetog. Det inngår jo også i Agenda-konseptet. Folket i Nordland har protestert høylytt mot disse planene og har til og med dannet en egen folkeaksjon. Man føler seg nok en gang tilsidesatt fordi man bor i distriktsnorge. NSBs argumenter for å gjøre dette er selvsagt å redusere kostnadene ved at man setter inn nytt materiell og dermed slipper vedlikeholdsutgifter på lok og vogner.

Vi tror NSB gjør lurt i å lytte til folket i denne saken, og vi er heller ikke helt sikre på om NSB har snudd alle steiner i denne saken. Vårt forslag går ut på å sette inn B7-vogner i dagtogene. NSB har i dag flere vognstammer bestående av B7-materiell, og vi tror det må la seg gjøre å sette disse inn i en turnus Trondheim-Bodø når de likevel går i turnus Oslo-Trondheim. Etter hvert som Signatur (type 73) kommer i full drift mener vi at B7-vogner ikke trenger å gå på Sørlandsbanen. Så vidt vi er bekjent har NSB syv togstammer med B7. Man kan tenke seg to stammer på Bergensbanen, to på Dovrebanen, to på Nordlandsbanen og et i reserve. Stammene rullerer etter et bestemt mønster og vedlikeholdes i Oslo, og trekkraft har man gjennom Di4.

Blir kostnadene så store ved et slikt opplagg at dette blir umulig å få gjennomført? Vi tro ikke det, og samtidig får de reisende på Nordlandsbanen et skikkelig løft i form av et mye bedre tilbud enn det NSB nå har planer om å gi dem.

Nattoget til Malmø/København
Dette toget forsvant som kjent i sommer, men har nå gjenoppstått i form av en båt, danskebåten. Når man ikke lenger har muligheten til å sove seg fram mellom Oslo og Malmø/København på tog, får man heller ta danskebåten. I forhold til å kjøre buss er jo det en god løsning, men vi synes det er tragisk at man ikke ser seg i stand til å opprettholde nattogstrafikken mellom hovedstedene i Skandinavia. Vi skjønner rett og slett ikke hvorfor ikke Linx vil satse på dette. Kan det være andre aktører som vil satse på dette? Vi ser at det har skjedd positive ting på strekningen Malmø-Berlin, hvor SJ igjen ønsker å satse. La oss håpe at fornuften også vil seire over økonomenes snevre tankeganger når det gjelder nattoget fra Oslo til Malmø og København.

Elendig togtilbud om sommeren
NSBs sommerruter i lokaltrafikken rundt Oslo gir et tilbud som rett og slett er for dårlig. Når man går ned til totimersfrekvens på for eksempel strekningen Oslo-Moss på kveldstid, så er dette å betrakte som nærmest et ikke-tilbud. Når undertegnede flere ganger i sommer kom med tog 44 eller 46 fra Trondheim med ankomst Oslo S hhv. 20.53 og 22.53 og skulle videre til Ås med lokaltoget, så gikk de selvsagt 20.48 og 22.48, altså 1 time og 55 minutter å vente. Med slike tilbud blir det bare undertegnede og noen andre helt spesielt interesserte som tar toget. Og eksemplet er ikke enestående.

Vi håper at dette endrer seg til sommeren!

Statsbudsjettet 2002 – tilleggsforslag

Av Svein A. Løken

Jeg regnet med at Bondevik-regjeringen ville styrke kollektivtransport inkludert jernbane. Stoltenbergs forslag manglet jo mye, f.eks. til sikkerhet (planoverganger) og til nye prosjekter (ingen penger til annet enn Sandvika-Asker). Skuffelsen ble derfor stor da Venstre-statsråden Skogsholm ikke ga fem øre mer til jernbanen, men fant rom for 100 mill. kr til vei og *årlig* avgiftslettelse på 1 milliard til flytrafikken. **Dette kan ikke kalles grønn samferdselspolitikk.** Så jeg får skrive om annet en jernbanesaker denne gangen.

Venstre-stempel var det på 45 mill. kr til linjenettet på T-banen i Oslo og 5 mill. kr til planlegning av mulig ny bybane i Bergen. Riktignok kunne jo Skogsholm også ha tenkt på den bybanen som allerede finnes i Bergen, Arna–Bergen, og sørget for bedre kapasitet og rutetilbud der. Men å bygge er dyrere enn å planlegge, så da så.

Stoltenberg foreslo å redusere kompensasjonen for dieselavgift for ekspressbusser. Dette er egentlig en veiavgift for bussene. Bondevik foreslår å avvikle hele kompensasjonen fordi ekspressbussene er en kommersiell næring som bør tilpasse seg gjeldende avgifter og krav.

Av den foreslåtte økningen på 100 mill. kr til riksveier går 40 mill. kr til å forsere utbyggingen av E18 i Aust-Agder. 30 mill. kr går til E6 Jevika–Selli i Nord-Trøndelag. (Til Gevingåsen jernbanetunnel i Trøndelag foreslås kr 0.) 15 mill. kr er avsatt til opprusting av E39 på Nordvestlandet (Kyststamveien), og 10 mill. kr skal brukes på riksvei 864 i Senja kommune. Planleggingen av E18 Brakerøya–Frydenhaug med bl.a. firefelts drammensbro forseres for 5 mill. kr.

Regjeringen vil at skole- og studentrabatten på månedskort skal være 50 % fra 1. august neste år, mot 30 % i Stoltenbergs forslag til statsbudsjett. Dette betyr 10 mill. kr til fylkene og 5 mill. kr mer til offentlig kjøp fra NSB. Rabatten skal gis for månedskort og andre periodekort, eventuelt flerreisekort.

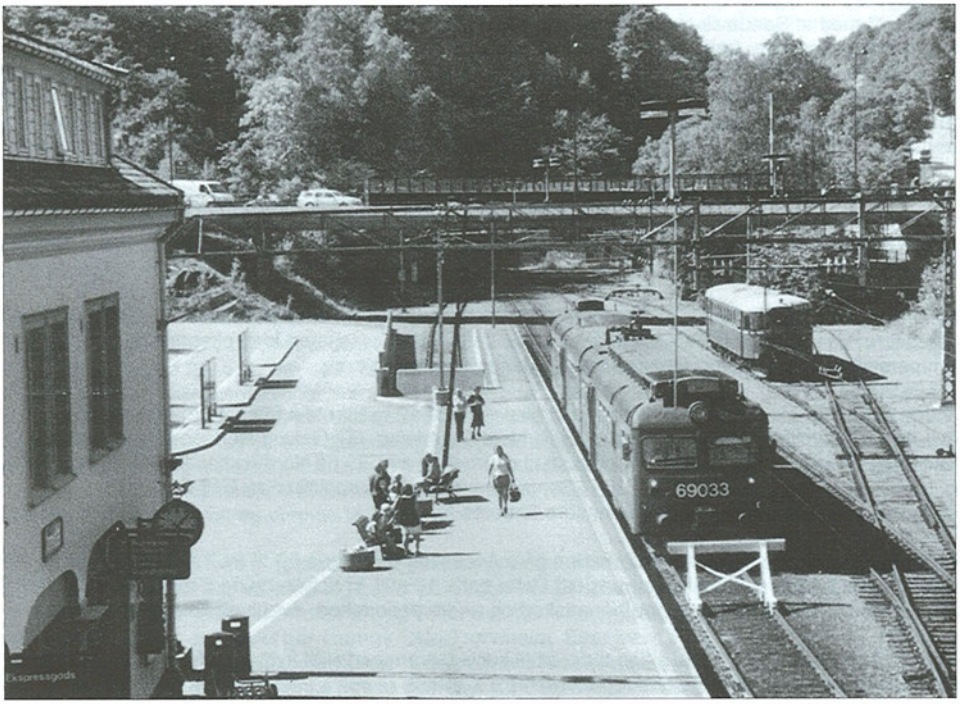
Regjeringen foreslår at statens årlige tilskudd til kollektivtransport skal flyttes fra fylkeskommunenes rammeoverføringer til Samferdselsdepartementets budsjett.

Flynæringen slipper passasjeravgiften. Men samtidig oppheves den meget gunstige 0-satsordningen for merverdiavgift (som LFJ i fjor mente også måtte gjelde for jernbanen, noe som ble avvist). Nettovirkningen er en bedring for flytrafikken på 1 milliard pr. år, penger som jeg mener havner i SAS' kasse i Stockholm og ikke som reduserte reisekostnader i Nord-Norge. Anbefalingene om grønne skatter støver ned i Finansdepartementets skuffer.

Det mest grønne ved den nye regjeringen Bondevik ser ut til å være Børge Brende fra Høyre, men hans nye forslag koster ikke noen budsjettpenger.

Den nye Venstrestatsråden kommer fra et parti som sier mye fint om jernbanen, men begynte i sin nye stilling med å gi 100 millioner kroner mer til vei, 1 milliard kroner i avgiftslettelser til flytrafikken og 0 kroner til jernbanen. Dette lover riktig godt. Bildet viser to lokaltog som møtes ved Bekkelaget i Oslo 19.4.98. Foto: Roar G. Nilsson

Debatt og meningsytringer



Innsenderen mener at gjenåpningen av Arendalsbanen viser at det går an å kjempe mot NSBs nedleggingsplaner. Øivin Moen tok dette bildet på Arendal stasjon 26.6.01 like etter gjenåpninga av togtrafikken på strekningen.

NSB Arendal på skinner igjen

Øivin Moen, Hokksund

I løpet av høsten og vinteren 2000–2001 ble tre av NSBs lokaltogtilbud innstilt: Arendalsbanen, Bratsbergbanen og Randsfjordbanen. Søndag 24.6.01 ble togtrafikken Arendal–Nelaug tatt opp igjen, etter kraftig press fra lokale krefter i Arendals-området. Det var en festlig dag med åpningstilbud, storbandmusikk, underholdning, servering m.m., og ifølge Agderposten var ca. 2000 mennesker innom stasjonen denne dagen. Neste gjenåpning skjedde 13.8.01, da lokaltrafikken på Bratsbergbanen Notodden–Porsgrunn ble tatt opp igjen.

Alt dette viser at det faktisk er mulig å påvirke NSB-ledelsen til å starte opp innstilte togforbindelser, bare det lokale presset er stort nok. Nå gjelder det at Randsfjordbanen ikke blir glemt, slik at lokaltogene snart kan begynne å gå igjen her også. Denne banen går gjennom folkerike områder, og var mye brukt for pendling til Drammen og Oslo før den ble innstilt i januar i år.

Horten kan få tog nå
Jens Hansen, Asker

Siden grenbanen Skoppum–Horten gikk ut av bruk for noen år siden, har forskjellige løsninger blitt foreslått for å gi byen jernbaneforbindelse igjen. Det mest ønskelige er naturligvis at Vestfoldbanen, som likevel skal ombygges og moderniseres, får en noe endret trasé lenger øst og derved en mulighet for en stasjon i den vestre del av byen. En straksløsning er imidlertid at det settes inn vanlige 69-lokaltogsett med Horten som endestasjon i syd til Eidsvoll via Gardermoen i nord.

Forbedringen av Vestfoldbanen i nordre Vestfold har gitt bedret kapasitet, så det blir ingen kryssingsproblemer. Man kan i begynnelsen for eksempel sette inn et par avganger i rushtidene om morgenen og aftenen, som får stopp Skoppum, Holmestrand, Sande, Drammen, Asker osv. Disse avgangene kan erstatte et par av avgangene Eidsvoll–Kongsberg. Hvis man oppfyller et ønske fra lokalbefolkningen i Grenlands-distriktet og sender et par tog til Oslo–Gardermoen–Hamar over Kongsberg i stedet for over Larvik (også rushtidstog), har likevel Kongsberg–Drammen beholdt sitt togtilbud uten at toglinjens kapasitet blir presset. 69-settene til Horten kan etter hvert bli skiftet ut med de nye og hurtigere togsettene av Puls-typen (type 72), som også har en noe bedre komfort.

Dette skulle bety et langt mer brukervennlig tilbud i denne regionen.

Ingen dagtogforbindelse Oslo–København–kontinentet
Per Kvernmark, Bærum

At direkte nattog Oslo–København eller til Hamburg ikke lenger eksisterer, er ille. At nattog fra København til Tyskland/Belgia/Frankrike ikke kan nås med tog (eller ekspressbuss) fra Oslo på formiddagstid, er enda verre.

Ca. 3. juni startet rutemessig drift på den nye høyhastighetslinjen i Rhone-dalen mot Marseille. Reisetiden Paris–Marseille er redusert til 3 t 10 min og Paris–Montpellier med nesten en time til ca. 3 t 25 min (TGV sør–øst).

Hos oss har vi imidlertid liten glede av så vel TGV sør-øst som TGV sør-vest (Paris–Bordaux–Lourdes/Toulouse), da det etter 1998 ikke har vært mulig å nå Paris med nattog fra København/Hamburg med reisestart i Oslo på formiddagstid. Man må være utpreget A-menneske eller bosatt nær Oslo sentrum for å kunne utnytte avgangen kl. 07.30 fra Oslo med "korrespondanse" kl. 17.47 til Hamburg fra København. Forbindelsen har mye dødtid underveis. Parallelt korresponderer X2000 kl. 12.15 fra Stockholm perfekt med 17.47-avgangen (!).

Historisk oversikt

1996 og 1997

Avgang kl. 10.40 fra Oslo. Ankomst til København ca. kl. 19.45–20.00. Noen bytter underveis med mulighet til å strekke på beina, bl.a. med en lang og hyggelig tur gjennom København. Avgang kl. 21.05 København–Paris. Ankomst Paris kl. 13.30. Eventuelt bytte til sittevogn i Aachen. TGV direkte fra Paris kl. 15.34 direkte til Perpignan med ankomst kl. 21.28.

1998

Norway Busekspress kl. 10.30 (?) fra Oslo Bussterminal, ankomst København ca. kl. 19.30. Avgang kl. 20.13 til København/Køln/Dusseldorf. Ankomst til Køln kl. 07.42. Avgang kl. 08.02 til Køln/Brussel/Paris. Ankomst til henholdsvis Brussel og Paris kl. 10.35 og kl. 12.05. Alternative reisemåter til Sør-Frankrike: TGV fra Paris kl. 13.30 til Montpellier kl. 17.45, til Perpignan ca. kl. 19.30 etter togbytter. TGV direkte fra Brussel ca. kl. 10.45 til Perpignan ca. kl. 19.12.
Merk: Disse tidene er redusert med nesten en time f.o.m. juni 2001.

1999 og 2000

Se beskrivelse for 2001. Situasjonen er, på tross av Øresund-forbindelsen, lite endret i år.

Det er dårlige korrespondanser når man skal reise med tog fra Norge og sørover i Europa, påpeker innsenderen. Mats Andersson tok dette bildet av EuroCity-toget mellom København og Hamburg på Storstrømsbroen i Danmark 26.5.01

2001
Säfflebussen med avgang kl. 11.10 fra Oslo ankommer til Gøteborg kl. 14.50 (mulighet for bytte til X2000 til København) og til København kl. 19.00, 9 minutter etter at nattoget kl. 18.51 til Køln/Dusseldorf er gått (!). Undertegnede har siden 1999 flere ganger gjort Säfflebussen merksam på problemet, uten at noen har interessert seg for en rutejustering. X2000 med avgang kl. 15.40 fra Göteborg ankommer København kl. 19.12, 21 minutter etter at nattoget til Tyskland har gått (!). Om korrespondanse med avgang kl. 17.47 fra København: Se innledningen.

De siste TGV-dagtogene fra Paris Gare de Lyon (TGV sør-øst) og Paris Montparnasse (TGV sør-vest) til henholdsvis Marseille/Montpellier og Bordaux/Lourdes/Toulouse går i tidsrommet ca. kl. 17–19. Om det gjenopprettes en fornuftig nattogforbindelse København/Hamburg–Paris Nord, gir dette romslige muligheter til å gå fra stasjon til stasjon og slik lære Paris bedre å kjenne. Raskeste veien til fots fra Gare de Nord til Gare de Lyon og Gare de Montparnasse tar henholdsvis en snau time og halvannen time.

Problemet burde la seg løse ved et samarbeid mellom de nordiske land og Deutsche Bahn om noen rutejusteringer.

Alternativer
Sammenligning av nattogrutene fra København (via Storebelt) i 1998 og senere tyder på en romslig kjøreplan med mulighet for innstramninger og justeringer. Avgangstiden fra København bør flyttes, f.eks. til hva den var i 1998, slik at toget kan nås fra Oslo, foreløpig med buss. Dagens ankomst til Køln 06.58 er dessuten ugunstig tidlig og gir over en times venting på Thalys-toget kl. 08.02 til Brussel og Paris.

Når Säfflebussen klarer Oslo–København på under 8 timer med ferge, burde NSB/Linx kunne etablere et meget gunstig alternativ Oslo–Göteborg–København i korrespondanse med det ovennevnte nattoget til Tyskland, kanskje sågar med ettermiddagstoget til Hamburg kl. 17.47. På kort sikt ville problemet enkelt kunne løses om Säfflebussen justerte avgangstiden fra Oslo med 20–30 minutter eller tok i bruk Øresundbrua.

NSB har ikke gjort det enklere ved, for å spare penger, å slutte å trykke opp det hendige ruteheftet EURAIL med togtider mellom de største europeiske byene. Ved forespørsel blir en henvist til Internett eller Hovedbanegården i København, der det er kronisk opptattsignal ved utenlandsavdelingen.

Sikkerheten ved NSB og Jernbaneverket

Anne Krogsrud Hansen, Drammen

Det er vel og bra med flotte ord og vendinger, men det skal etterfølges med konkrete tiltak før "ulykkene" skjer. Det er bra at dobbeltsporene endelig har åpnet, og det er en drøm å toge nå. Media er jo svært sikkerhetsfokusert nå, etter 11. september 2001. Det bør også NSB og Jernbaneverket være. Sistnevnte virker langt mer i siget enn de som ferdes der, nemlig NSB. Eksempler på det er kampanjen "Tøffere enn toget".

Det var helt utrolig å lese Aftenposten 12.11.01, hvor NSB har bestilt og brukt ressurser på en konsekvensanalyse av ulykker med tilhørende skrekkscenarier. Og så skal de ikke bruke den? Hva er vitsen da, det ville være naturlig at den ble brukt som tillegg til annet. Det var da nok å ta tak i i 2000. Bruk den og lær! Vis at dere blir best på sikkerhet i "Det nye NSB". Jeg er enig i Statens jernbanetilsyn og Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern. Etter alt det som har skjedd i luftfarten i det siste, kan NSB få enda flere kunder, men da må man unngå overfylte tog.

De "sosiale" fredags ettermiddags-togene er krevende nok å komme ut av under normale forhold. Hva med deres eget personales arbeidsforhold? Hva er vitsen med evakuering om det blir grilling på kjøreledninger eller overkjørsler i stedet? Dette med å lytte til høyttalermeldinger kan være tvilsomt, fordi høyttaleren virket ikke da vi skulle bytte tog på Sundland en dag i januar i år. Og hvor var konduktøren vi skulle melde fra til? I løpet av de fem årene jeg har pendlet, har det vært informert en gang.

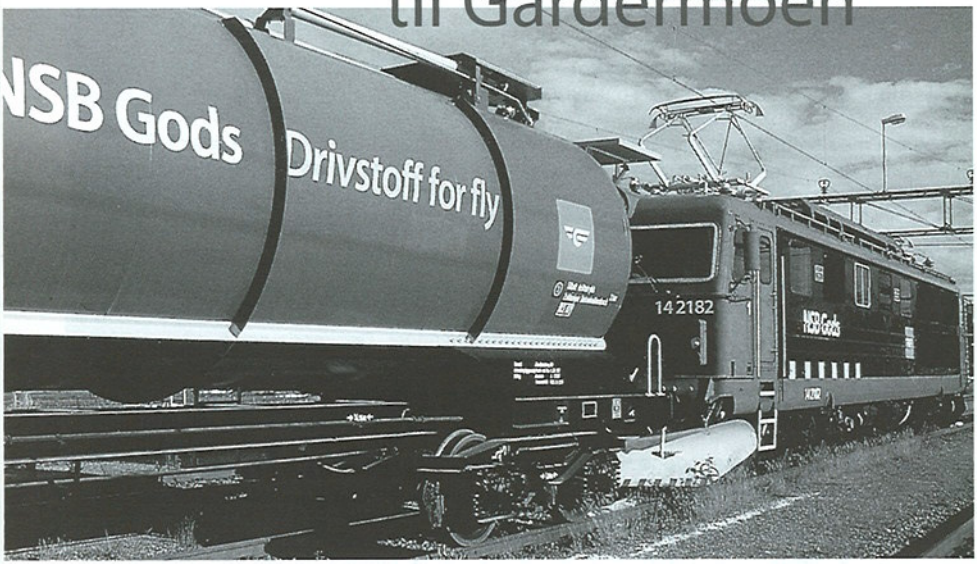
Det vil alltid være tidsnød i et redningsarbeid. Man må ha oversikt, handle raskt og riktig (livreddende førstehjelp) og melde fra og varsle. Og ikke minst bevare roen, panikk dreper. Mine forslag til oppgradering av sikkerheten:

1 For raskere varsling: Oppgradering av NSBs radiosamband opp til dagens nivå. Ifølge Drammen Røde Kors Hjelpekorps brukes den eldste radiosambandsversjonen med telefonrør. Når skal denne fornyes? Med dagens nivå mener jeg redningskanal 1, 161.200 MHz, som er den offentlige redningskanalen, eller redningskanal 2 (160.300/168.300 MHz) tofrekvent offentlig redningskanal spesielt for tunneler for tofrekvent samband.
2 Gi beskjed til de reisende hvor konduktøren befinner seg, slik at passasjerene kan gi melding til ombordpersonalet når det trengs.
3 Instruksjon av sikkerhet slik flyene gjør, tilpasset jernbanens spesielle forhold.
4 Grundig opplæring av personellet i NSB til å takle situasjonene, og mer enn en konduktør pr. vognsett. Om den ene er skadet, kan den andre ta over. Dette vil jo også gi raskere billettkontroll i den daglige driften.

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. februar 2002!

8600 tankbiler kom aldri på veien til Gardermoen



...toget tok over til beste for miljøet

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

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

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

NSB Gods

Nytt om samferdsel i Norge

– fortrinnsvis utdrag hentet fra dagspressen og pressemeldinger

Mer strøm til flere tog

Jernbaneverket har i høst satt i drift to nye omformerstasjoner for å bedre strømforsyningen på Vestfold- og Sørlandsbanen. Stasjonene omdanner strøm fra høyspentnettet til riktig frekvens for jernbanen og mater så strømmen inn på kontaktledningen. De nye omformerstasjonene ved Skoppum på Vestfoldbanen og Leivoll på Sørlandsbanen vest for Kristiansand gir en kraftig bedring av energiforsyningen på de to banene. Til sammen er det nå investert nesten 70 millioner kroner i bedret strømforsyning på de to banene.

Leivoll og Skoppum omformerstasjoner ble satt i prøvedrift på forsommeren, og stasjonene har nå vært i stabil drift siden september. Det er Jernbaneverkets forretningsenhet BaneEnergi som har stått for selve byggingen og utrustningen av de to nye omformerstasjonene, basert på Jernbaneverket Region Sørs hovedplaner for strømforsyningen. De to omformerstasjonene består av nyoverhalte roterende omformere som står på vogner. Skoppum har en effekt på 6,2 MVA mens Leivoll yter 5,8 MVA. Omformerne omdanner høyspentnettets frekvens 50 Hz til jernbanens 16 2/3 Hz før den mates inn på kontaktledningen. Til sammen er det nå 35 omformerstasjoner i drift.
Pressemelding fra Jernbaneverket 21.11.01

20 000 sviller er skiftet på Rørosbanen

I høst er 20 000 sviller skiftet på Rørosbanen mellom Elverum og Rena og mellom Rena og Opphus. Jobben ble gjort med Jernbaneverkets sporombyggingstog, og det er første gang et så stort arbeid er gjort så sent på høsten. Svillebyttingen på Rørosbanen kom i stand etter at det ble klart at hastigheten måtte reduseres vesentlig på deler av banen som følge av dårlige sviller. Det ble likevel tatt forbehold om at det kunne blir vanskelig å få gjort jobben så sent på høsten. Arbeidet startet 1. oktober.

Prosjektleder Hanne Louise Moe i Region Nord forteller at arbeidet har gått bra og ca. 13 kilometer spor nå har fått nye sviller. Hastigheten er satt opp igjen til 80 km/t, og den vil trolig bli satt ytterligere opp før vinteren dersom det blir noen dager med mildvær slik at sveising kan foretas. Da vil bare mindre etterarbeider gjenstå til våren. Svillebyttingen på Rørosbanen i høst beløper seg til mellom 15 og 20 millioner kroner.
Pressemelding far Jernbaneverket 7.11.01

Fjernstyring av Rørosbanens signalanlegg

Onsdag 28. november 2001 ble igjen deler av Rørosbanen fjernstyrt fra togledersentralen på Hamar. Fjernstyringen av signalanleggene ble tatt ut av bruk etter Åsta-ulykken i januar 2000. Nå er strekningen Hamar–Koppang koblet inn, mens fjernstyringen på strekningen Koppang–Røros planlegges innkoblet i mars 2002.

Siden Åsta-ulykken har togekspeditører bemannet stasjonene på Rørosbanen. De har gitt togene kjøretillatelse og styrt togfremføringen manuelt. Jernbaneverket har siden ulykken arbeidet med konstruksjonsgjennomgang og oppgradering av signalanleggene på Rørosbanen. Det er også foretatt forbedringer ved togledersentralen på Hamar. Arbeidet har vært en oppfølging av egne planer, forslag i Groth-kommisjonens rapport og pålegg fra Statens jernbanetilsyn. Et eget tognummersystem som viser hvor det enkelte tog til enhver tid befinner seg er etablert. Det er også utført risikoanalyser i forbindelse med endring av driftsform fra manuell framføring til fjernstyring fra Hamar togledersentral. ATC-systemet ble tatt i bruk på Rørosbanen mellom Hamar og Røros i juni i år. ATC-systemet fortsatt være i bruk på hele strekningen til Røros.

Oppgraderingen av signalanleggene har også inkludert en kritisk gjennomgang av konstruksjonsprinsipper og løsninger i anleggene. I dette arbeidet er det benyttet uavhengig internasjonal ekspertise innen signalanlegg. Denne gruppen har vært kontrollert av en uavhengig

revisjonsgruppe. Statens jernbanetilsyn har gjennomgått alle tiltak og har i brev til Jernbaneverket datert 26.11.2001 godkjent gjeninnføringen av fjernstyring på Rørosbanen.
Pressemelding fra Jernbaneverket 28.11.01

– Jernbanen trenger ikke ny godsterminal på Leangen

Jernbaneverket mener det ikke er behov for en ny godsterminal på Leangen før tidligst om ti år. Kanskje vil det heller ikke da vise seg å være behov for en ny terminal. – Både Jernbaneverket og NSB mener dagens terminal på Brattøra fungerer bra nok, sier jernbanedirekør Steinar Killi.

I arbeiderpartiregjeringens forslag til statsbudsjett for neste år er det satt av penger til oppstart av arbeidet med godsterminal på Leangen. Dette er penger som vi mener kunne komme til bedre nytte andre steder på jernbanenettet, sier jernbanedirektøren. I den første perioden av Nasjonal transportplan 2002–2011 er det ført opp 500 millioner til Leangen-terminalen. Det er planer om å bruke dagens terminalområde på Brattøra til vegformål. – Jernbaneverket har ingen mening om denne vegen, men vi mener det er litt underlig at vi må ta alle kostnadene ved å flytte på terminalen når dette ikke er nødvending ut fra jernbanens egne behov, sier Steinar Killi. Han understreker at han ikke kjenner til hva den nye samarbeidsregjeringen kommer til å gjøre med denne saken når de presenterer sine endringsforslag til statsbudsjettet.
Pressemelding fra Jernbaneverket 2.11.01

Gjennomslag for ny tunnel på Ofotbanen

15. november var det gjennomslag i den nye 930 meter lange tunnelen ved Katterat på Ofotbanen. Tunnelen blir en del av det nye 1300 meter lange Katterat kryssingsspor.

Jernbaneverket Region Nord har siden 1. mai i år arbeidet med Katterat kryssingsspor. Det nye kryssingssporet gjør det mulig å kjøre lengre og tyngre malmtog og er en del av prosjektet for 30 tonns aksellast på Ofotbanen. Det er også sprengt en 235 m lang tverrslagstunnel, som fører inn til hovedtunnelen. Anleggsarbeidet har bydd på flere utfordringer for entreprenøren. Eneste atkomst til området er med jernbane. Entreprenør Selmer Skanska AS har selv produsert all nødvendig strøm som trengs for å drive boreriggen, tunnelvifter og anleggsriggen.
Malmtogene på Ofotbanen kjøres i regi av selskapet Malmtrafikk AS, MTAS.

Gruveselskapet LKAB, Banverket i Sverige og Jernbaneverket er enige om å effektivisere malmtransporten på Ofotbanen. Lengden på malmtogene skal kunne økes til 900 meter og antall malmvogner per tog økes fra 52 til 68.
Pressemelding fra Jernbaneverket 15.11.01

Nytt spor tatt i bruk på Nykirke

Ti over halv seks mandag 15. oktober kunne det første toget kjøre inn på en ny sporstrekning litt nord for Nykirke på Vestfoldbanen. Da hadde mannskaper fra Jernbaneverket jobbet natt og dag i to døgn for å kople eksisterende linje inn på den nye. Etter dagens rutemønster må sørgående tog vente i tre minutter på Holmestrand stasjon. Først når nordgående tog er kjørt inn på stasjonen kan sørgående tog kjøre videre. Denne ventetiden skyldes at den 14 kilometer lange strekningen mellom Holmestrand og Skoppum er enkeltsporet uten kryssingsmulighet. Med Nykirke kryssingsspor opphører ventetiden på Holmestrand stasjon. Toget kan straks kjøre videre og møter nordgående tog ved kryssingssporet. Nykirke kryssingsspor ligger omtrent midt mellom Holmestrand og Skoppum stasjoner.

Selv om det i dag kjøres tog på den nye strekningen, må vi vente til sommeren 2002 før ventetiden i Holmestrand og antallet forsinkelser reduseres. Dette fordi deler av materiellet som skal brukes på kryssingssporet, skal hentes fra det gamle enkeltsporet i Sande.
Pressemelding fra Jernbaneverket 19.10.01

Slik så det ut på det nye krysningssporet ved Nykirke på Vestfoldbanen noen uker før det åpnet. Foto: Hans Petter Kristoffersen

Større last på Nordlandsbanen

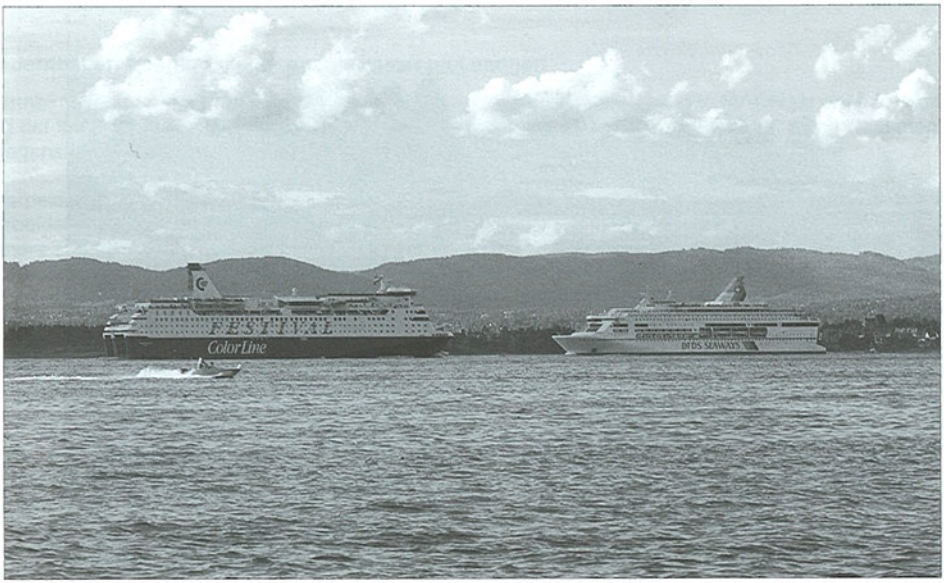
Fra nyttår blir Nordlandsbanen åpnet for større lasteprofil. Det betyr blant annet at semitrailere nå kan lastes direkte på jernbanevogner. Dette økte lasteprofilet, som kalles P407, er allerede innført på Dovrebanen ,og dermed kan slike tilhengere til vogntog sendes på jernbanen hele veien fra Oslo til Bodø.

Utvidelse av lasteprofilet for å kunne laste semitrailere direkte opp på godsvogner er et viktig tiltak for å kunne overføre mer trafikk fra veg til bane. I alt er det utført arbeider på 36 steder på Nordlandsbanen for å kunne tillate større last. Dette fordeler seg på 33 tunneler, to overgangsbruer og ett snøoverbygg. – To korte tunneler er sprengt helt bort, ellers har arbeidet bestått i å sprenge bort utstikkende partier i tunneler, senking av sporet og eventuelt å flytte sporet sideveis for å få nødvendig plass, forteller prosjektleder Stig Lien i Jernbaneverket Region Nord.

Plutten tunnel mellom Snåsa og Grong og Kinnerås tunnel nord for Snåsavatnet er de to tunnelene som er sprengt bort på Nordlandsbanen. Anleggsarbeidene startet i august, og i begynnelsen av desember skal profilet måles for å forsikre seg om at alt er klart for større last før banen offisielt åpnes for slik trafikk. De største arbeidene er utført på den eldste delen av Nordlandsbanen, det vil si sør for Grong i Nord-Trøndelag.

Jernbaneverket har brukt om lag 20 millioner kroner for å klargjøre Nordlandsbanen for semitrailere på godsvogner. I tillegg skal NSB Gods i løpet av kommende vinter foreta noen tilpasninger på terminalen på Fauske for å gjøre omlasting av semitrailere fra bane til veg mest mulig effektiv.

Jernbaneverket har nå innført dette større lasteprofilet på alle hovedstrekningene med unntak av Bergensbanen der anlegget fortsatt pågår. Bergensbanen er ventet klar i løpet av 2002.
Pressemelding fra Jernbaneverket 30.11.01



Det nye "nattoget" mellom Oslo og København går nå på vannet og kalles danskebåten. Det er i alle fall et mye mer komfortabelt tilbud enn en nattbuss. Foto: Hans Petter Kristoffersen

Statsbudsjettet skuffende langt under NTP

Forslaget til statsbudsjett for 2002 følger ikke opp viktige deler av Nasjonal transportplan (NTP). Det første året i planperioden for NTP starter med 630 millioner kroner mindre til Jernbaneverket enn det planen la opp til. – Dette er skuffende, sier jernbanedirektør Steinar Killi.

– Det er kun et halvt år siden Stortinget behandlet stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan. På disse månedene har det, etter min mening, ikke skjedd noen endringer i norsk økonomi som skulle tilsi at investeringsnivået i Nasjonal transportplan er blitt urealistisk, mener Killi. Killi frykter at det er budsjettet og ikke Nasjonal transportplan som viser den reelle politiske prioriteringen, og at dette er et signal om nedprioritering av samferdselssektoren og jernbanen spesielt. For jernbanens investeringer er oppfyllingen av NTP kun 68 prosent for første år i planperioden mens den for vegsiden er 85 prosent.

Nasjonal transportplan har skapt forventninger om økt satsing på jernbanen. –Usikkerhet om økonomiske rammer må en leve med. Men det vi nå ser, er to ulike framtidsbilder som stiller Jernbaneverket i en svært vanskelig situasjon, både i forhold til fylker og kommuner og til egne ansatte.

Fylkene og kommunene har gått inn i plansamarbeid med Jernbaneverket. De forventer at handlingsprogrammene til Nasjonal transportplan er realistiske, sier Killi. – Hvis dette budsjettnivået

opprettholdes, vil det være naturlig at regjeringen nå avklarer med Stortinget om det er NTP eller statsbudsjettet som vil være det realistiske plangrunnlaget for vår virksomhet. En slik avklaring og større forutsigbarhet er nødvendig både for Jernbaneverket internt og overfor de forventninger som er skapt i kommuner og fylkeskommuner, hevder Killi.

Når dette er sagt, ser Killi også positive trekk i budsjettforslaget. De samlede bevilgninger til Jernbaneverket øker i forhold til året før, og regjeringen opprettholder et høyt nivå på drifts- og vedlikeholdsmidler til jernbanen. Det gis også klare signaler om at store investeringsprosjekter må sikres en rasjonell framdrift, slik at budsjettene tilpasses en effektiv framdrift – og ikke omvendt. – Dette vil ha betydning for framdriften på dobbeltsporprosjektet Sandvika–Asker, sier Killi. Han er også tilfreds med at regjeringen har prioritert investeringer i sikkerhetsstiltak, slik at de høyest prioriterte sikkerhetstiltakene Jernbaneverket tidligere har foreslått for jernbane, vil bli gjennomført. – Imidlertid ville trafikksikkerheten innen transportsektoren samlet kunne blitt ytterligere forbedret dersom staten hadde stilt mer midler til disposisjon for jernbaneutbygging og derved fått overført mer trafikk fra veg til bane, mener jernbanedirektør Steinar Killi
Pressemelding fra Jernbaneverket 11.10.01

Statsbudsjettet: Ingen endringer for Jernbaneverket

Samarbeidsregjeringen går inn for å beholde Jernbaneverkets budsjett uforandret i forhold til forslaget fra arbeiderpartiregjeringen. Det betyr at det settes av ca. 2 865 millioner kroner til drift og vedlikehold av jernbanenettet i 2002. Til investeringer i jernbanen foreslås ca. 1 300 millioner.

For Jernbaneverket er den største investeringsposten neste år arbeidet med nytt dobbeltspor på strekningen Sandvika–Asker. Arbeidet startet opp i år, og det er satt av 517 millioner til dette neste år. Forslaget ligger hele 630 millioner under det som ble vedtatt av Stortinget i vår i forbindelse med Nasjonal transportplan når det gjelder investeringer i jernbanenettet.

I sitt forslag til endringer vil Regjeringen ha 100 millioner mer til vegutbygging og 65 millioner mer til kollektivtrafikk. Samferdselsministeren varsler en egen stortingsmelding om kollektivtrafikk til våren. Av den økte bevilgningen til kollektivtrafikk skal 45 millioner gå til oppgradering av linjenettet for T-banen i Oslo, 15 millioner til økt studierabatt ved kollektivreiser og 5 millioner til forsert planlegging av bybane i Bergen.
Pressemelding fra Jernbaneverket 9.11.01

Et steg nærmere en fri nordisk jernbane

Fri godskonkurranse på sporene på tvers av grensene kan bli en virkelighet som begynner i Norden. De nordiske jernbaneverkene ble tirsdag enige om tiltak for å få en optimal nytte av infrastrukturen for samfunnet.
– Det skal ikke være vanskeligere å kjøre godstog over grensene enn å kjøre lastebil over de samme grensene, sier Bo Bylund, som er generaldirektør i det svenske Banverket og for tiden ordfører i det nordiske samarbeidsorganet NIM (Nordic Infrastructure Managers.

Fritt nordisk jernbanemarked for godstrafikk var temaet når et femtitall deltagere fra Nordens regjeringer, næringsliv og jernbaneforvaltninger møttes i tilknytning til jernbanemessen Nordic Rail i Jönköping i Sverige 2.oktober. Et dokument inneholdene både en visjon og et forslag til tiltak og konkrete handlinger ble presentert. Formålet er å gjøre det enklere med fri godstrafikk på jernbane over de nordiske grensene. Dermed bidrar man til å oppfylle tankene i EU-kommisjonens nylig utgitte "hvitbok" om den framtidige transportpolitikken.

Bra for miljøet

- Fri konkurranse over grensene øker effektiviteten i hele jernbanesektoren. Det gir forutsetninger for å ta over mer gods fra vegtrafikken til fordel for både miljøet og trafikksikkerheten, sier Jernbaneverkets direktør Steinar Killi. Det svenske Banverket, danske Banestyrelsen, norske Jernbaneverket og finske

Banförvaltningscentralen samarbeider allerede i nettverket Nordic Infrastructure Managers, NIM, som arrangerte konferansen. Gjennom et nyåpnet kontor i Brüssel danner NIM også en forbindelse til EU.

Norden blir forbilde

I Europa er det en forståelse for at lange transporter bør foregå på jernbane, og at det derfor må bli enklere å kjøre godstog over landegrensene. Vi tror at de nordiske jernbanene kan bli positive forbilder i dette arbeidet, sier direktør i den danske Banestyrelsen, Jens Andersen. NIM ble enige om å samordne planene for baneinvesteringer for å skape grenseoverskridende godsstrekninger i Norden og om personalutveksling mellom landene. Man vil i tillegg arbeide for at alle trafikkutøvere skal garanteres tilgang til nødvendige anlegg, og at regler som hinder fri tilgang til jernbanenettet for nasjonal og internasjonal godstrafikk fjernes.
Pressemelding fra Jernbaneverket 3.10.01

Kraftig trafikkvekst på fjerntog
Aldri har så mange reist med fjerntog i en oktobermåned som i år. Sammenliknet med oktober i fjor ble økningen på 21 prosent. Størst var økningen på Dovrebanen med 25 prosent. Bergensbanen og Sørlandsbanen oppnådde begge en økning på 19 prosent mens Nordlandsbanen endte på 11 prosent økning. For Bergensbanens vedkommende var det større trafikk i oktober 1998, på Sørlandsbanen var trafikken litt høyere både i oktober 1996 og 1998. På Dovrebanen er det ikke registrert høyere trafikk i oktober noe år.
– Den viktigste årsaken til at tog øker så sterkt, er at vi har økt konkurransekraften mot andre transportformer, inklusive fly, sier direktør Arne Vidar Hesjedal i NSB Persontog Regioner. Oktober var sjette måneden på rad med trafikkøkning på fjerntog.
Pressemelding fra NSB 8.11.01

Jernbaneverket mener Namsosbanen er ulønnsom: Vil legge ned
I dag legger Jernbaneverket Region Nord fram en rapport der det går fram at Namsosbanen bør legges ned dersom det ikke blir tilført penger til å ruste opp banen. Namsosbanen er samfunnsøkonomisk ulønnsom, mener Jernbaneverket lokalt, og krever nå avklaring omkring framtida for banen. De har ikke penger til å holde banestrekningen i forsvarlig stand, og mener derfor den bør legges ned dersom det ikke blir gitt penger til opprustning.
NRK 6.11.01

Stor økning hos Linx
Passasjerene strømmer til togene mellom Norge og Sverige. Linx AB (eiet 50/50 av NSB og SJ) tok over dagtogtrafikken 17. juni og har siden oppnådd en markert passasjerøkning. På linja Oslo–Stockholm var det i oktober 40 prosent flere reisende over grensen sammenlignet med i fjor. På Intercity-togene Oslo–Göteborg var økningen i den grenseoverskridende trafikken hele 70 prosent. – Økningen startet allerede i sommer, og er et resultat av et bedre togtilbud med flere seter i togene, mer konkurransedyktige priser og aktiv markedsføring. Den store økningen Oslo–Göteborg skyldes dessuten at vi har satt inn en ekstra avgang med forbindelse til X 2000 til København, samt at kunder velger Linx sine tog etter at nattogtrafikken Oslo–Malmö ble innstilt i sommer. På toppen av dette merkes også at mange har valgt våre tog framfor andre reisemåter etter terroraksjonene mot USA, sier markedssjef i Linx Øyvind Rørslett.
Pressemelding fra NSB 9.11.01

Linx og TGOJ bygger fremtidens snabbtåg
Linx og TGOJ har undertegnet en avtale om ombygging av syv snabbtågsett (X2000) og med opsjon på ytterligere fire. Ombyggingen skjer på TGOJs anlegg i Tillberga, Västerås. Linx-togene, som får både ny eksteriør och interiør, bygges for togtrafikken som siden 17. juni knytter sammen de skandinaviske hovedstedene Stockholm-Oslo-Køpenhamn. De første ombygde togene beregnes å forlate verkstedet i Tillberga i begynnelsen av 2002.
Linx 23.10.01

Den nye samferdselskomiteen på Stortinget for perioden 2002–2005:
Løvik, Petter, leder. H
Ringstad, Jorunn, nestleder. Sp
Hansen, Geir-Ketil, sekretær SV
Andersen, Anne Berit. H

Eng, Sigrun. A
Froyn, Bjørgulv. A
Hoddevik, Sverre J. H
Holten, Odd. KrF
Kjæstad, Hans R. H
Nistad, Thore A. FrP
Sahl, Jan. KrF
Starrfelt, Oddbjørg Ausdal. A
Strøm, Tor-Arne. A
Svendsen, Kenneth. FrP
Sørensen, Heidi. SV

Tid for kollektivløft

Av Torild Skogsholm, samferdselsminister
Osloregionen utsettes for alvorlige miljø- og helseproblemer som følge av stadig vekst i reiseomfanget. Særlig problematisk er veksten i privatbilismen. Som mangeårig Oslo-borger er det mitt klare syn at det er umulig å bygge seg ut av trafikkveksten i Oslo-området med bare mer veibygging. Derfor er det å gi folk i Oslo og andre storbyområder et bedre kollektivtilbud, en av mine aller viktigste ambisjoner som ny samferdselsminister. Godt utbygd kollektivtransport gir mindre utslipp og dermed renere luft. Det bidrar også til å redusere støyproblemene og lette press på arealene. Et godt kollektivtilbud betyr mindre køer, bedre framkommelighet for nærings- og nyttetransporten og demper behovet for nye vegprosjekter. Kollektivtransporten gir dessuten en annen viktig gevinst: Når en større andel reisende velger kollektive løsninger, blir resultatet bedre trafikksikkerhet.

T-banen må fornyes
Samarbeidsregjeringen går i forslaget til statsbudsjett for 2002 inn for at bevilgninger til kollektivtiltak skal økes med 65 millioner kroner i forhold til Stoltenberg-regjeringens forslag. Av denne økningen skal 45 millioner kroner gå til oppgradering av linjenettet på T-banen i Oslo. Dette er en nær dobling av det statlige bidraget til T-banen, i forhold til forrige regjerings forslag. I tillegg bevilger vi ekstra midler for å få ned prisene på kollektivtransport for elever og studenter.

Dette er de første, viktige stegene for å styrke kollektivtransporten i Oslo-området. Mitt og regjeringens mål er å bedre kapasiteten, øke frekvensen og på sikt redusere prisene. Oppgradering av T-banen vil bidra til økt sikkerhet, punktlighet og reisehastighet på T-banenettet. Jeg legger til grunn at de midlene som staten bevilger til T-banen i Oslo, skal komme i tillegg til – ikke som erstatning for – Oslo kommunes støtte til kollektivtransporten i Oslo. De ambisiøse planene Oslo kommune har lagt for å investere stort i oppgradering av T-banen, er meget positive, og forplikter også staten til videre innsats i et spleiselag.

Kollektivsatsing der folk bor
Våren 2002 vil jeg legge fram en egen stortingsmelding om kollektivtransport. Storbyenes utfordringer kommer her til å stå sentralt. Jeg ser det som svært viktig at kollektivsatsningen er størst der den har størst potensial, og at strategien for kollektivsatsning i byområder blir mer helhetlig. Innenfor jernbanepolitikken vil jeg gå inn for å sette opp tempoet i utbygging av dobbeltspor i Oslo-området – og på intercitystrekningene i Østlandsområdet. I tillegg vil det bli gitt høyere prioritet til utvikling og utbygging av stasjoner og knutepunkt for jernbane og annen kollektivtrafikk.

Spleiselag for helse og miljø
De fleste har fått med seg at prisene på bomringpasseringer og kollektivreiser økte 1. november. Det kan virke som et paradoks når regjeringen samtidig lover mer penger til kollektivtiltak og har som mål at

Folket i Nordland vil ha dagtog på Nordlandsbanen med en behagelig komfort (over), og da holder det ikke med å sette inn nye, men trange motorvognsett av type 93 (under). NSB vil effektivisere og spare penger, mens de reisende vil sitte komfortabelt og fortsatt ha et serveringstilbud om bord i toget i form av ei bistrovogn. Bildet over er tatt av Roar G. Nilsson 22.6.00 av sørgående tog, mens Leif J. Olestad tok bildet av et 93-sett på Raumabanen høsten 2000.

prisene på sikt skal bli lavere. Prispåslaget er som kjent knyttet Oslopakke 2 og betyr en framskynding av kollektivtilbudet i Oslo og Akershus. Ved at bilister, kollektivreisende, lokale myndigheter og staten går sammen i et spleiselag, vil vi raskere få en helt nødvendig utbygging av kollektivtrafikken i Oslo-området. Oslopakke 2 vil bidra til både bedre kollektivtilbud, bedre framkommelighet og ikke minst bedre miljø. Jeg vil engasjere meg sterkt for at resultatene av dette skal vises raskt, og at staten tar sin del av ansvaret i det som tross alt er landets mest folkerike region.
Innlegg i Osloposten 21.11.01 / pressemelding fra Samferdselsdepartementet

Vil opprettholde Rørosbanen
Det er viktig å opprettholde Rørosbanen. Det sa samferdselsminister Torill Skogsholm i spørretimen onsdag. Rørosbanen koster så mye at det er bedre å kjøre ekspressbuss, mener stortingsrepresentant for Fremskrittspartiet Per Roar Bredvold fra Åsnes. I spørretimen spurte han derfor samferdselsministeren hvor mye driften av Rørosbanen koster pr. passasjer. Samferdselsminister Torill Skogsholm svarte at utgiftene utgjør 250 kroner pr. passasjer. I ordskiftet med Bredvold understreke hun at det uansett er viktig å bevare jernbanetilbudet, men hun mener også at det er viktig å vedlikeholde veiene.
– Jeg vil satse på både vei og togtilbudet, sa Skogsholm i spørretimen. – Men det er viktig å se på hva som er den beste løsningen på kort og lang sikt.
NRK Hedmark 21.11.01

Agenda må vente
NSB venter med å innføre mellomdistansetogene Agenda som dagtog på hele Nordlandsbanen. Årsaken er at dagens konsept ikke egner seg for langdistansetransport, sier informasjonssjef i NSB, Arvid Bårdstu, til NRK.

NSB planlegger i stedet å sette inn togene i august, etter at komfort og service i vognene er forbedret. Både NSBs kunder og egne ansatte har vært svært kritisk til å innføre mellomdistansetogene på Nordlandsbanen.
NRK Nordland 17.11.01

Gjennombrudd for bybanen
Veiinvesteringer skal likebehandles med bybaneinvesteringer. Det kan bety at kommunen slipper en tyngende egenandel på bybanen.
Skogsholm var fredag i Bergen og hadde samtaler med bergenspolitikere og fylkespolitikere om bybanen. Med sitt forslag om fem millioner kroner til bybaneplanlegging i den nye budsjettproposisjonen, ble hun mottatt som en venn.
- Nå kan vi endelig åpne et bybanekontor, sier byråd for miljø og byutvikling, Tom Knudsen.
Han hadde mer å glede seg over fra statsråden. Knudsen er nemlig oppgitt over kravet om kommunale egenandel på over 100 millioner kroner på bybaneinvesteringer.
Uten å ville foregripe departementets proposisjon om Bergensprogrammet, sier samferdselsministeren:
- Veiinvesteringer og investeringer til kollektivtiltak i storbyene må likebehandles. Det må ikke bli slik at vi lager økonomiske belønningssystemer for å satse på veiinvesteringer.
Skogsholm var meget positiv til søknaden fra kommunen om å bli forsøkskommune for kommunale kontroll med kollektivmidlene.
- For å se veibygging, bybane og kollektivsatsing i sammenheng, ønsker Bergen å ha tilgang til disse midlene. Jeg ser meget positivt på at Bergen allerede nå har søkt.
Skogsholm hadde også møter med fylkesordfører Gisle Handeland. Han er opptatt av økningen i dieselavgiften. Denne koster trafikkselskapene ni millioner kroner. Merutgiftene skal dekkes inn gjennom å øke takstene med ti prosent.
- Reduserte kollektivsatser er veldig viktig for oss. Og vi har tatt det første skrittet ved å gi studenter og skoleelever billigere kollektivtrafikk. Så får vi se hvilken løsning vi finner på det konkrete Hordalands-problemet, sier samferdselsminister Torhild Skogsholm.
Bergens Tidende 25.11.01

Endelig ble det trafikk på Bratsbergbanen igjen. Øivin Moen tok dette bildet på Nordagutu stasjon 13.8.01 da Y1 1331 krysset med Signatur

Hvorfor en folkeaksjon for Nordlandsbanen?
Nordlandsbanen er Norges lengste jernbanestrekning. Den representerer ei svært viktig samferdselsåre for fylket. Mange grupper ser på toget som det viktigste kommunikasjonstilbudet over lengre avstander. De siste årene har vi fått en god standard både på dagtoget og nattoget. Flere og flere ønsker nå å bruke toget. Det hersker liten tvil om at togtilbudet kan utvikles ytterligere og rettes inn mot nye grupper reisende og bli økonomisk lønnsomt. For om lag et år siden inntok togtypen Agenda Nordlandsbanen. Dette er et kortdistansetog og kan best sammenlignes med t-banevognene som trafikkerer mellom Bærum og Oslo. I Salten er disse blitt en suksess, men å sette denne enkle kortdistansemodellen på strekningene Bodø–Mosjøen og Mo i Rana–Trondheim er ei stor feilsatsing. Etter NSB sine planer skal Agenda også overta dagtog strekningen Bodø–Trondheim i løpet av neste år. Hvis dette får skje, vil det være en katastrofe for befolkningen i Nordland og vil bety at vårt kommunikasjonstilbud blir satt mange ti-år tilbake. For NSB vil det bli en økonomisk katastrofe, og for miljøet vil det være et tilbakeskritt. Resultatet vil bli at stadig flere velger bil som befordringsmiddel også over lengre avstander.

I denne situasjonen er det nødvendig å ta et av de sterkeste demokratiske virkemidlene i bruk: En folkeaksjon. Folkeaksjonen for Nordlandsbanen vil arbeide både opp imot og sammen med de ulike politiske nivå. Allerede har flere kommuner gått ut med støtteerklæringer til aksjonen.
Inga Kvalbukt, leserinnlegg i Fremover 30.11.01

NSB kaprer flytrafikk
Trafikken over Kjvik lufthavn i Kristiansand er redusert med over 50 000 passasjerer så langt i år. Dette bekymrer både Luftfartsverket og flyselskapene. Men i NSB er det glede. –Utviklingen er veldig positiv. I oktober har vi hatt en økning på 19% på Sørlandsbanen, og hittil i november er det også solid økning, sier leder for Sørlandsbanen i NSB, Ba Søreide. –Det er nok flere årsaker til det. En del går på pris. Og mange av våre kunder har innsett at det er lite å spare på å fly, særlig fra Kristiansand til Oslo. Dessuten kan du jobbe på toget. Et annet element i dette er at vi er mer forutsigbare med langt bedre punklighet, sier hun.
Dagens Næringsliv 28.11.01

Her ser vi et trippellsett av det nye lokaltoget (PULS) med betegnelse type 72 under prøvekjøring ved Vestby på Østfoldbanen 9.11.01. Foto:Knut Ragnar Holme

Signatur gjør det bra om dagen, og her er toget fotografert like sør for Jessnes st. på Dovrebanen 12.6.01 av Odd Joar Jansen

Nytt om jernbaner i andre land

Sverige

Nye nattog Malmö–Berlin

Nå har de tyske myndighetene gitt klarsignal for å kunne kjøre svenske sovevogner i Berlin Night Express. Den første turen gikk 2.11., og ettersom de svenske vognene er 15 cm breiere enn den tyske normen tilsier, har tyske myndigheter vært i tvil om det lot seg gjøre å kjøre dem i Tyskland. Godkjennelsen kom etter at vognene hadde prøvekjørt på tyske spor.

Da Deutsche Bahn ville stoppe nattogstrafikken Malmö–Berlin 25. september 2000, besluttet SJ å overta trafikken i samarbeid med det tyske selskapet GVG. De hadde ligge- og sovevogner fra Tsjekkia og Slovakia, men SJ mente at det var nødvendig med en høyere standard på vognene for at trafikken skulle ha en mulighet til å utvikles og bli lønnsom.

SJ ser et utviklingspotensial i denne trafikken. Berlin vokser fort og lokker til seg både forretningsfolk og turister. Dessuten utgjør også Malmö/Skåne og København/Sjælland et felles marked for Berlin Night Express takket være Øresund-forbindelsen. I Berlin finnes det også korrespondanser med tog til og fra Tsjekkia, Ungarn, Østerrike og Polen. Det finnes også mange innenriksforbindelser. I Malmò finnes gode forbindelser til og fra Göteborg/Oslo med hhv. SJ og Linx og med X 2000 mot Stockholm.
Pressemelding SJ 02.11.01

SJ ABs delårsrapport januar–september

I perioden har togtrafikken økt med 6 % sammenliknet med samme periode i fjor. Inntektene fra trafikken økte med 13 % til 3 669 millioner kroner. Likevel ble resultatet negativt for SJ de ni første månedene på grunn av økte kapital- og produksjonskostnader og havnet på minus 108 millioner kroner.

Privatiseringsprosjektet av de britiske jernbanene kan vel knapt kalles noen suksess, snarere tvert i mot. Bildet av et engelsk IC-tog ble tatt i Liverpool i oktober 1998 av Hans Petter Kristoffersen

SJ AB, som ble dannet ved årsskiftet da gamle SJ ble delt opp i seks frittstående selskap, gjorde i perioden investeringer for 942 millioner kroner. Det meste av dette er forskudd til de nye togene som bygges nå og skal settes inn i trafikken i Mälardalen. I juni ble trafikken Göteborg–Oslo og Stockholm–Karlstad–Oslo overført til Linx, som eies av NSB og SJ. Linx har også siden årsskiftet trafikkert strekningen København–Göteborg med X 2000.
Pressemelding SJ 19.11.01

Storbritannia

Railtrack blir igjen statlig
Tidligere statsminister Margareth Thatchers privatiseringsprosjekt av de britiske jernbanene kan vel i ettertid ikke betraktes som noen suksess. Da hun til og med gikk så langt som å privatisere Railtrack (som tilsvarer Jernbaneverket her hos oss), var det mange som var skeptiske. Og de fikk i høyeste grad rett. Nå har nemlig det britiske transportdepartementet besluttet å ta over kontrollen av Railtrack igjen. Men fra å være en idé om å selge ut spor og infrastruktur til private investorer for på den måten å gjøre virksomheten mer effektiv og billigere å drive, endte det hele med flere alvorlige togulykker, synkende børskurs og nå til slutt en avprivatisering.

Da profitt ble viktigere enn drift og vedlikehold, måtte det ende galt. Flere av de store ulykkene de siste årene var beviselig forårsaket av manglende vedlikehold. Inntektsgrunnlaget for Railtrack gikk også nedover, og den britiske regjeringen vil ikke lenger spytte inn penger i dette selskapet. Man vil derfor danne et nytt selskap, heleid av staten, som ikke skal ha noe krav om å gå med overskudd.
Klart Spår 5-01

Andre

UIC og CER argumenterte på klimakonferansen i Marokko
De to internasjonale jernbaneorganisasjonene UIC (International Union of Railways) og CER (Community of Eurpean Railways) var begge til stede under den store klimakonferansen i Marrakesh i Marokko i slutten av oktober. Der la de fram ei argumentsamling, "Railways and the Environment – Contributions to Sustainable Mobility: Examples of Good Practice", med en rekke eksempler som viser hvordan man kan redusere CO_2-utslippene ved å overføre mer trafikk til jernbanen.

Det er opp til politikerne å legge opp til en politikk som i langt større grad enn i dag utnytter jernbanens potensial.
Pressemelding fra UIC og CER 31.10.01

UIC og CER mente på klimakonferansen i Marokko nylig at det bør satses langt mer på å overføre trafikk fra vei til bane. Bildet viser et godstog på Eidsvoll st. 25.7.01 tatt av Odd Joar Jansen

Danmark satser på toget (2)

Gode Stasjoner til Alle

Av Hans Petter Kristoffersen

Danskene satser også på stasjonene fordi de tror at de reisende vil ha et totaltilbud når de er ute å reiser. Togturen starter på stasjonen, mener DSB. Foto i Hillerød i Danmark i oktober 2000 av Hans Petter Kristoffersen

I For Jernbane 1/01 kunne vi presentere den nye og ambisiøse planen til DSB kalt Gode Tog til Alle, som viste hva vi til stadighet har gjentatt at danskene har skjønt dette med å satse på jernbanen som kollektivtrafikkmiddel. Denne planen gikk ut på å investere i flere nye togsett slik at man kan øke frekvensen og redusere kjøretiden. Denne gang har DSB og DSB S-tog laget en like ambisiøs plan i forlengelse av den første som omhandler stasjonene og terminalområdene og kalt den for Gode Stasjoner til Alle. Bedre stasjoner med bl.a. mer behagelig adgangs –og skifteforhold har en klar sammenheng med forbedringene på selve togreisen. DSB sier at reisen begynner alt på stasjonen, og de reisende skal oppleve den samlede reisen i et tilsvarende miljø med en behagelig, pålitelig og sikker service fra start til mål.

Derfor foretar DSB betydelige investeringer i stasjonene i de kommende årene, ei satsing med et omfang som ikke har skjedd i nyere tid. Trenden med å legge ned stasjoner skal snues, og det skal åpnes mer enn 15 nye stasjoner i løpet av de nærmeste årene. I dag eksisterer det 286 stasjoner i Danmark, og de skal moderniseres slik at de kan fungere som attraktive trafikkterminaler. De skal gjøres trygge og attraktive, de skal være lettere å få adgang til for alle og det skal være parkeringsplasser for biler og sykler. I tillegg skal det være god informasjon og gode omstigningsforhold fra buss til bane.

Nye S-togstasjoner i Københavnområdet

I de nærmeste fem årene skal Ringbanen rundt København utvides, og det fører til seks nye stasjoner. Den første blir Flintholm som åpner i slutten av 2002 og blir et viktig knutepunkt med forbindelse til den

nye metrobanen som åpner i 2003.

Nye regionalstasjoner
I DSBs plan er det besluttet å opprette lokaltogdrift rundt flere av de store regionbyene i Danmark på det eksisterende banenettet. Mellom Århus og Skanderborg åpner det i første omgang nye stasjoner i Viby J og Hørning ved årsskiftet 2003/4. Aalborg Nærbane skal innvies ved årsskiftet 2003/4 og får seks nye stasjoner. På andre strekninger kommer det også nye stasjoner. I 2002 åpner den nye stasjonen Gjesing ved Esbjerg, mens Hedensted stasjon mellom Horsens og Vejle er planlagt gjenåpnet sist i 2005.

Modernisering av stasjoner
DSB arbeider med en modernisering av alle typer stasjoner. De har alt startet dette arbeidet og har da spesielt rettet arbeidet mot de små og mellomstore stasjonenes kapasitet og kvalitet i forhold til lokale behov og muligheter. De skal ha et felles nivå når det gjelder service. De første strekningene DSB tar fatt på er stasjoner på strekningene Odense-Svendborg og Lejre-Kalundborg. Det er planlagt at alle disse stasjonene skal være ferdig modernisert i 2004.

S-togstasjonene rundt København har stor trafikk og er derfor ganske nedslitt. Oppgraderingen av disse vil fortsette i årene framover til 2004. Felles for disse stasjonene er at de skal bli lysere og få en ny fargesammensetning i tillegg til at adkomstveiene blir utbedret.

En trygg og oversiktlig stasjon
DSB øker tryggheten på stasjonene. Dette gjøres både ved at de gjøres mer oversiktlige og får bedre belysning, men også gjennom å øke bemanningen både i togene og på stasjonene særlig på kvelden som er det tidsrommet folk føler seg mest utrygge. Men det satses også på økt videoovervåking på S-togstasjonene. Målet er å få videoovervåking på alle S-togperronger og i alle billettutsalg. Politiet i København har også en egen S-togspatrulje som er på vakt døgnet rundt. I tillegg til dette kommer det også videoovervåking på en rekke andre stasjoner i Danmark.

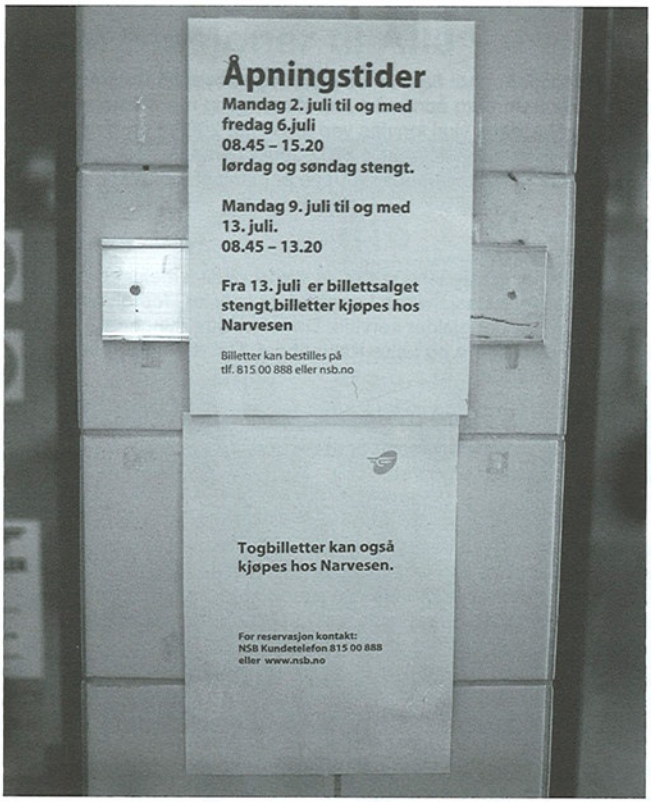
Lettere til stasjonen
DSB arbeider aktivt for å få flere til å parkere bilen og ta toget i stedet. De har derfor lansert Parker og Rejs, som innebærer at pendlerne kan parkere bilene på store parkeringsanlegg ved stasjonene og ta toget videre inn til sentrum. Noen er alt tatt i bruk og flere anlegg er under planlegging. Dette er prosjekter som gjennomføres i samarbeid med bl.a. Vejdirektoratet, Banestyrelsen, trafikkselskaper og kommuner.

Danskene har også noe som de kaller "Kys og Kør". Ofte er det slik at ektefeller/samboere bringer hverandre til og fra stasjonene med bil, og DSB mener da det er riktig å legge til rette for korttidsparkeringsmuligheter ved stasjonene.

Vi må heller ikke glemme syklistene i sykkelens hjemland. DSB vil selvsagt også ivareta syklistene på den måte at de vil bygge og forbedre sykkelparkeringene ved stasjonene bl.a. ved å bygge overbygg over sykkelparkeringene. I tillegg finnes det over 30 S-togstasjoner med avlåste arealer for sykkelparkering. Dette arbeidet vil fortsette i de kommende år.

Lettere adgang til toget og enklere bytte
De handikappede skal få bedre forhold på stasjonene og det vil også andre grupper av reisende nyte godt av, f. eks. de med barnevogner eller sykler. På de stasjonene som ikke ligger i bakkenivå, har man heiser eller ramper. Det skal også bli lettere å skifte fra tog til buss på stasjonene ved at bussterminalene plasseres tett ved togperrongene, og dette er alt gjennomført ved noen stasjoner.

Informasjon til de reisende
Før selve reisen kan man skaffe seg informasjon om togtider, med mer ved hjelp av rutetabeller, telefonopplysning og på tekst-tv. På internettsiden: www.dsb.dk hvor du bl.a. kan finne "Landets Puls", kan du se togtrafikken over hele landet. Informasjon om S-togene er tilgjengelig via WAP-mobiltelefoner



I Danmark ville nok stasjoner på Lillehammers størrelse beholdt sine ordinære billettekspedisjoner. Foto på Lillehammer stasjon i juli 2001 av Hans Petter Kristoffersen

og via "Byens Puls" på internettsiden: www.s-tog.dk
På stasjonene er det også skilt og TV-skjermer med informasjon.

På stasjonene blir det egne servicesoner, hvor informasjon, billettautomater med mer er samlet på et sted. DSB arbeider også med bygge ut et satellitt-og radiobasert informasjonssystem, som bl.a. gir nøyaktig informasjon til de reisende om når toget kommer til stasjonen og hvordan togets vogner stopper ved perrongen. I løpet av 2001 skal 14 stasjoner mellom København og Aalborg utstyres med dette systemet. I 2002 følger ytterligere 27 større stasjoner etter. Systemet vil også kunne brukes til kontinuerlig oppdatering av ledige plasser i toget mens det er underveis.

Billettkjøp
Servicen på den enkelte stasjon avhenger av hvor stor trafikk det er, men på de fleste store stasjoner vil det være vanlig billettsalg med personlig betjening. På de mindre stasjonene har man lagt billettsalget til kiosken på samme måte som man er i ferd med å gjøre her i Norge. De kaller det for BillettKiosker. Felles for alle stasjoner i Danmark er at de i tillegg har billettautomater. Man har også muligheter for å kjøpe billetter om bord i toget, men dette krever DSB en avgift på kr. 25,- for å gjøre. Man har også i Danmark selvsagt muligheten til å kjøpe billetten via telefon eller internett.

På enkelte meget store stasjoner, som for eksempel Odense, er billettsalget bare et av flere servicetilbud. Odense Banegård Center er et eksempel på at man foruten å kjøpe billetter til selve togreisen kan gå å handle, gå på kafé eller gå på kino.

Oppsummering
Det ser ut til også på dette området går danskene mye lenger enn både Norge og Sverige. Man beholder fortsatt en viktig del som kalles menneskelig service selv om den nye teknologien har gjort sitt inntog. Vi tror det er en riktig strategi av DSB. Man trenger fornøyde reisende og det får man ikke når den menneskelige faktoren blir borte. Det koster litt ekstra å opprettholde slik service men på sikt i det totale regnskapet, vil det garantert være en god investering.

Kjempesatsing på jernbane i Sverige

Av Mats Andersson, redaktør av Klart Spår, Järnvägsfrämjandets tidsskrift

Blekinge kustbana mellom Kristianstad og Karlskrona i Sør-Sverige er foreslått elektrifisert i den nye svenske infrastrukturplanen som regjeringen har lagt fram nylig. I dag trafikkeres banen av dieselmotorvogner av typen Y2 ("Kustpilen"). Vi ser Kustpilen til venstre og et Øresundtog til høyre. I framtiden slipper de reisende da å bytte tog i Kristianstad. Foto i Kristianstad 23.8.01 av Mats Andersson

Den proposisjonen som den svenske næringsministeren Bjørn Rosengren la fram 3. oktober, innebærer ifølge den svenske regjeringen den største samla satsingen på svensk infrastruktur i moderne tid. Banverket og Vägverket har fått i oppdrag å planlegge investeringer i nye veier og jernbaner, å utvikle og modernisere transportsystemer og å satse for å bevare og utvikle eksisterende veg- og jernbanenett for til sammen 364 milliarder svenske kroner i perioden 2004–2015. En del av dette blir framskyndet for å kunne brukes alt i perioden 2002–2004.

Penger til vei- og jernbanenettet

Regjeringen mener behovet er svært stort når det gjelder satsing for å forbedre drift og vedlikehold av vei- og jernbanenettet. Man anser at dette spesielt gjelder veinettet der vedlikeholdet på mange områder har blitt nedprioritert. Regjeringen mener derfor at arbeidet med å bevare og utbedre det eksisterende vei- og jernbanenettet er spesielt viktig og bør prioriteres i planperioden.

Til sammen 87 milliarder kroner avsettes for drift og vedlikehold av de statlige veiene.
38 milliarder kroner avsettes for drift og vedlikehold av de statlige jernbanene, 8 milliarder kroner avsettes til Banverkets og Vägverkets grunnleggende oppgaver og 100 milliarder kroner til investeringer

i jernbanen. Med ei slik ramme mener regjeringen at manglene i jernbanens infrastruktur kan rettes opp, og at de økte ressursene kommer til å innebære en vesentlig modernisering av jernbanesystemet. Samtidig økes Banverkets planleggingsansvar til også å gjelde bl.a. investeringer og miljøforbedrende tiltak på "länsbanene".

Satsing på å styrke kollektivtrafikkens konkurranseevne
Regjeringen mener det er viktig å styrke kollektivtrafikkens konkurranseevne og stimulere til økt anvendelse av sporbundene transportsystem. Derfor foreslås et investeringsbidrag for regional sporbunden kollektivtrafikk på til sammen 4,5 milliarder kroner. Disse pengene skal kunne brukes av "trafikhuvudmän" (de regionale trafikkmyndighetene) for å delfinansiere investeringer i materiell. Av de 4,5 milliardene avsettes 3 milliarder fra den opprinnelige rammen og 1,5 milliarder fra den regionale planleggingsrammen. Regjeringen foreslår å innføre et samlet program for teknisk utvikling, demonstrasjon og innføring av nye løsninger innen transportpolitikken.

Finansieringen av infrastrukturen på vei og jernbane kommer også i framtiden i hovedsak til å skje gjennom bevilgninger over statsbudsjettet. Noen av de viktigste større investeringsprosjektene på jernbanesiden med kostnader er:

- Citytunnelen under Malmö til en kostnad på 6,2 milliarder kroner
- Økt sporkapasitet gjennom Stockholm
- Ferdiggjøring av tunnelen gjennom Hallandsåsen til 4,5 milliarder kroner
- 700 millioner kroner til elektrifisering av Blekinge Kustbane

Citytunnelen i Malmö og tunnelen gjennom Hallandsåsen
Regjeringen mener at Citytunnelen i Malmö bør bygges. Derfor foreslår den at Riksdagen gir regjeringen myndighet til å godkjenne at Banverket tar over ansvaret for gjennomføringen av Citytunnelen. Den er beregnet til å bli ca. 3 milliarder kroner dyrere enn opprinnelig planlagt.

Regjeringen mener også at tunnelen gjennom Hallandsåsen bør gjøres ferdig. En uavhengig forskergruppe skal følge prosjektet når det gjelder teknikk, økonomi og miljøkonsekvenser. Det er ifølge Banverket mulig å gjennomføre tunnelen på en akseptabel måte reint miljømessig, og kostnadene er beregnet til å bli på 4,0–4,5 milliarder kroner.

Botniabanen og økt sporkapasitet gjennom Stockholm
Botniabanen kommer til å bli ca. 1,5 milliarder kroner dyrere enn beregnet. Regjeringen har gitt i oppdrag til en særskilt forhandlingsmann å finne en løsning med de berørte kommuner og landsting når det gjelder kostnadsoverskridelsene. Resultatet av dette skal foreligge seinest ved årsskiftet.

Regjeringen mener også at en økt sporkapasitet gjennom sentrale Stockholm er svært viktig og har derfor gitt Banverket i oppdrag å planlegge for å gjennomføre en slik utbygging. Målet er å være ferdig seinest 2011. En forutsetning er imidlertid at det kommer en regional delfinansiering, og dette spørsmålet skal utredes videre av den såkalte Stockholmsutredningen.

Trengselsavgifter, kilometerskatt, "stom- og länsjernbaner"
Regjeringen planlegger å gi Stockholmsutredningen et tilleggsdirektiv å utrede spørsmålet om rushtidsavgift i trafikken. Regjeringen mener det er en forutsetning for å innføre slike avgifter at de aktuelle kommunene og regionene selv vil ha det. Regjeringen har tilsatt en komité for å få en oversikt over veitrafikkbeskatningen og planlegger å gi denne komiteen et tilleggsdirektiv å analysere hvordan et svensk kilometerskattesystem kan utformes.

Regjeringen foreslår også at begrepene "stomjernbane" og "länsjernbane" forsvinner. Det betyr at det i framtiden skal være staten som finansierer opprusting og drift av infratstrukturen på sidebanene.

Sammenstillingen nedenfor gir en sammenlikning av jernbanesatsingen i Norge, Sverige og Danmark.
Kilde: Jernbaneverkets blad Kjøreveien nr. 9, 2001

Fakta om jernbanesatsing i Skandinavia

Norge

- Det offentlige jernbanenettet i Norge er på til sammen 4 179 kilometer bane.
- Stortinget behandlet i februar 2001 den første samlede tiårsplan for drift og investeringer i samferdsel. Nasjonal transportplan (NTP) erstatter tidligere sektorvise fireårsplaner for jernbane, veg, sjø- og luftfart.
- Investeringene i nye jernbaneanlegg i Norge er mer enn halvert i perioden 1996–2002, fra vel en milliard kroner i 1996 til vel en halv milliard kroner i 2000/2001-11-27 På bakgrunn av de økonomiske rammer Stortinget og regjeringen har trukket opp i NTP, skal det investeres 19,8 milliarder kroner og brukes 26,9 milliarder kroner på drift og vedlikehold.
- Nytt dobbeltspor Skøyen–Asker, kostnadsberegnet til seks milliarder kroner, er det eneste investeringsprosjekt av noen størrelse i jernbanesammenheng i NTP 2002–2011.
- NTP 2002–2011 redegjør ikke for når nytt dobbeltspor fra Asker gjennom Oslo til Ski kan stå ferdig. Ferdigstillelse av Vestfoldbanen og Østfoldbanen beskrives heller ikke, men av Jerbaneverkets handlingsprogram framgår det at en reduksjon på 1,45 milliarder kroner i perioden innebærer at:
    - Ski stasjon må utsettes til siste del av perioden 2002–2005
    - Farriseidet–Porsgrunn må utsettes 2–3 år
    - Antall planoverganger som saneres/sikres, blir vesentlig redusert
    - Kapasitetsøkende tiltak utsettes
    - Stasjonene Arna, Levanger, Hanaborg, Grorud, Oslo S, Nationaltheatret, Sørumsand og Lørenskog utsettes

  Ved en økning i investeringsrammen på 1,45 milliarder kroner vil:
    - Påbegynt nyanlegg Sandbukta–Moss ferdigstilles
    - Det vil gjenstå 0,5 milliarder kroner til anlegget Farriseidet–Porsgrunn

Sverige

- Det offentlige jernbanenettet i Sverige er på til sammen 11 842 kilometer spor, derav 8 738 kilometer hovedbaner og 3 104 kilometer fylkesbaner (länsbaner), mens antall banekilometer er 9 982.
- Med en ramme på 364 milliarder kroner til jernbane og vei over 12 år fra 2004 til 2015 starter den svenske regjering en i internasjonal målestokk historisk satsing på jernbanen.
- Med 100 milliarder svenske kroner, eller 8,5 milliarder kroner i året, er målet å etablere et mer miljøvennlig transportsystem. Det er hele 31 milliarder svenske kroner mer enn investeringer i nye veier i samme periode.
- Til drift og vedlikehold skal det ifølge infrastrukturproposisjonen "Infrastruktur för ett långsiktig hållbart transportsystem" i tillegg brukes 38 milliarder svenske kroner på drift og vedlikehold av jernbanen.
- Satsingen på jernbanen skal forseres ved at rammene for nyinvesteringer, drift og vedlikehold i perioden fram til 2004 økes med 12 milliarder kroner. Dette er den sosialdemokratiske regjeringen, Vänsterpartiet og Miljöpartiet enige om. De to samme partiene er også enige med sosialdemokratene om den storsatsing som regjeringens proposisjon bærer bud om.

Danmark

- Det offentlige jernbanenettet i Danmark er på 2 234 kilometer bane. I tillegg kommer 495 kilometer private baner.
- Banestyrelsens rammeavtale, som er vedtatt av Folketinget og dermed er politisk bindende, har en samlet ramme på rundt 12,2 milliarder danske kroner for femårsperioden 2000–2004.
- Investeringer utgjør rundt 7 milliarder danske kroner, resten på rundt 5,2 milliarder kroner er satt av til drift og vedlikehold.

Togloffing 3

Av Erik Bjørhei

Et tysk ICE-tog og mye folk på stasjonen i Berlin i 1996. Foto: Hans Petter Kristoffersen

For første gang fikk denne togloffer prøvd en skikkelig Interrail-tur over "hele" Europa, ja faktisk to turer. Først med barna til Disney i Paris, senere til Roma.

Etter at nattoget ble nedlagt Oslo–København og et stort antall reisende ble flyttet over til veien, måtte vi ta Linx til Malmö og overnatte her for å komme i rute videre sydover. Ikke helt uventet ble vi betydelig forsinket pga. den nye broa ved Trollhättan som verken ville opp heller ned. Imidlertid rakk vi hotellet.

Neste dag gikk det med et overfyllt IC3-tog til Hamburg. Danskenes fjerntog er behagelige å reise med, men ofte altfor fulle. Det merkes også at det er meget trangt på Hovedbanegården i København. Mindre forsinkelser oppstår ofte på grunn av dette og nye tog fra Adtranz (kjent?). Da kapasiteten er sprengt både her og der, har denne skribent lurt på hvorfor ikke det kjøres elektriske raske tostrømstog over Jylland.

Etter en kort runde i Hamburg fortsetter vi med våre ryggsekker inn i et IC-tog med kurs for Køln. Presis på sekundet fortsetter reisen på et moderne dobbeltspor gjennom det meste av Tyskland. Toget fungerer godt på lange reiser, her er det plass til å røre seg, spise, drikke, lese og gjøre nødvendige ærend. Barna trives selv om det ikke er altfor mye å se på i Nord- og Midt-Tyskland utenfor togvinduet. Etter mange mil på tyske spor, uten feil på verken tog eller spor, fortsetter reisen med Thalys til Paris. Dette er en international utgave av franskmennenes stolthet TGV.

De grenseoverskridende strekningene i hele Europa har som oppe i nord hatt lav prioritet. Man har som her vært mest opptatt at ikke en lokfører fra et annet land skulle få tur på "våres" strekning. Så

strekningen over til Belgia holder en lav standard, men det jobbes meget intenst med saken. Vi slapp likevel å kjøre buss for tog. Først når toget forlater Brüssel, får Thalys vist hva det er god for. Vips så er vi i Paris. Toget har faktisk utkonkurrert både fly, buss og bil på en rekke strekninger i Frankrike. Frankrike er klart både raskest og best i klassen.

Etter noen svært barnevennlige dager i Paris tar vi nattoget helt tilbake til Hamburg. Vi spanderer skikkelige soveplasser i en eldre tysk sovevogn med egen konduktør og frokostservering på "rommet". Dette er en oppusset utgave av de vognene som tidligere gikk til Oslo og Stockholm. Toget til København har fremdeles altfor lav kapasitet, men bringer oss trygt tilbake til signalfeilene.

Min andre tur går om Stockholm og videre med nattog til Malmö, så lenge det måtte vare. Man føler seg rent privilegert. Undertegnede opplever også at det er langt lettere å få plassbilletter til hele Europa i Stockholm enn det er på Oslo S. Ting som var helt umulig i Norge, er helt kurant i Sverige. Denne turen er en ren egotripp, hovedsakelig med nattog, men jeg får også prøvd tyskernes høyhastighetstog helt ned til München. Det er for meg en liten skuffelse at det er en relativt kort strekning hvor togene kan kjøre i full hastighet. Men du verden, det går likevel langt fortere enn vi er vant til. Høy komfort, mye folk og god mat i spisevogna.

Etter dette bruker jeg hovedsakelig nattog mellom München, Roma, Wien og Berlin. Jeg sover godt på toget om natten og bedriver byvandring om dagen. Det finnes faktisk fortsatt gode nattogforbindelser mellom de fleste byene i Europa. Dette blir for meg en flott måte å se Europa på. Stasjonene har dusjer, og vognene har hovedsakelig kjøling, og god standard. Et unntak må være liggevognen mellom München og Roma. Togene er på sommerstid stapp fulle, så det er et godt råd å kjøpe alle plassbillettene på forhånd.

Det var på alle måter en fantastisk opplevelse, men jeg må ta med at vi fikk en signalfeil etter Kongsvinger på hjemturen og ble ca. 30 minutter forsinket inn til Oslo.

To Thalys-tog klar til avgang fra Paris mot Brüssel i oktober 1998. Foto: Hans Petter Kristoffersen

De politiske partiene på Stortinget – hva sier partiprogrammene om jernbanen!

Av Hans Petter Kristoffersen

Innledning

Vi har nylig hatt stortingsvalg i Norge, og det førte bl.a. til at vi fikk ny regjering, den såkalte samarbeidsregjeringa bestående av Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre. Dette er ei mindretallsregjering som har valgt å søke parlamentarisk støtte fra Fremskrittspartiet. Høyre gjorde et godt valg og fikk økt antallet stortingsrepresentanter ganske kraftig, KrF gjorde et litt dårligere valg enn for fire år siden, mens Venstre gjorde et dårligere valg enn sist og fikk bare to representanter på Stortinget.

Arbeiderpartiet mistet regjeringsmakten på grunn av tidenes dårligste valg med en oppslutning langt ned på 20-tallet. Det var bare så vidt at de fortsatt er landets største parti. To av de tre andre partiene i opposisjon, Sosialistisk Venstreparti og Fremskrittspartiet, gjorde det derimot svært bra hvor særlig SV overrasket med å komme svært sterkt mot slutten av valgkampen. Men også FrP gjorde et bra valg, og i motsetning til SV har de kommet i en nøkkelposisjon i og med at de nå opptrer som støtteparti for regjeringa. Dette er en maktposisjon som partiet antakelig kommer til å bruke aktivt i denne stortingsperioden.

Men for oss som interesserer oss for jernbanepolitikk, vil det være av stor interesse å vite hva de ulike partienes partiprogrammer sier om dette temaet. Vi har derfor sett litt på disse og skal her forsøke å lage en kortfattet oversikt over innholdet. Dette er også fakta som hver og en kan bruke i sin argumentasjon når man f.eks. vil skrive debattinnlegg i aviser eller diskutere samferdselspørsmål i ulike fora. Vi har nedenfor gått igjennom partiprogrammene for hvert enkelt parti og samtidig gjort en kort vurdering av hva vi tror man kan forvente av de ulike partiene i denne sammenhengen. Det som er sitert direkte og uforandret fra partiprogrammene, er uthevet og skrevet i kursiv.

Høyre

Partiet har ikke tradisjonelt vært et parti som har kjempet for å styrke kollektive løsninger innen samferdselen. Dette har gjort at partiet har vært et varmt støtteparti for mest mulig satsing på veibygging. Partiprogrammet for inneværende stortingsperiode sier følgende om samferdsel:

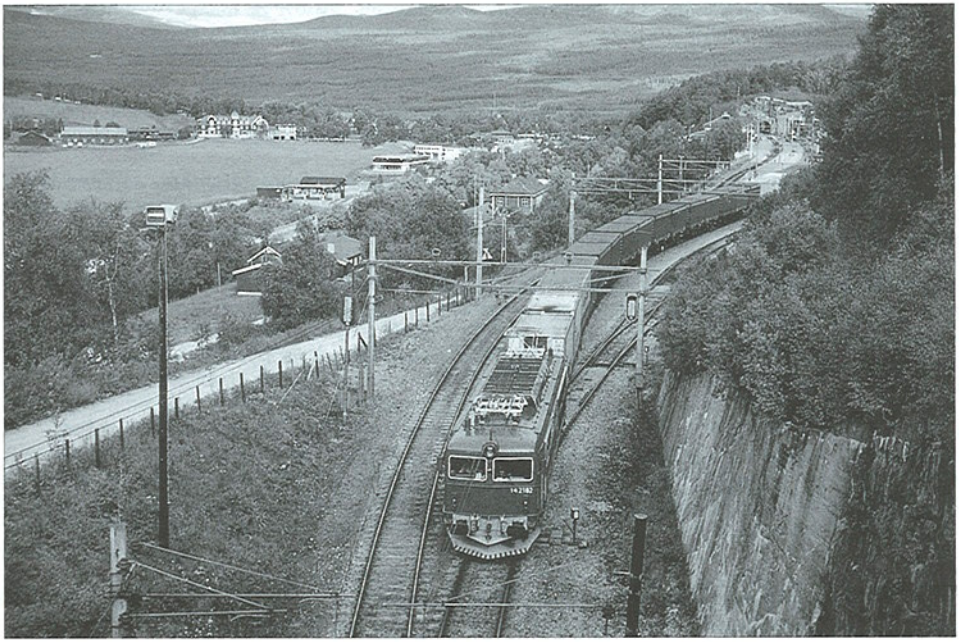
Høyre vil ha en sterkere satsing på samferdsel som kan øke effektiviteten og konkurransekraften i norsk næringsliv. Det er en klar sammenheng mellom gode transportløsninger og et konkurransedyktig næringsliv.

Store avstander i landet, flaskehalser i veinettet og lange transportveier til markedene i utlandet gjør det nødvendig å satse på investeringer i veier og havneanlegg. Høyre vil derfor øke bevilgningene til veiinvesteringer betydelig. Høyres målsetting er at alle deler av landet skal ha en sikker og moderne infrastruktur. Høyre vil at også private kan prosjektere, bygge, vedlikeholde og drive infrastruktur som havner, veier, jernbane og flyplasser.

I tettbygde strøk av landet er et velutbygd og velfungerende kollektivsystem en forutsetning for gode trafikale forhold og et menneskelig miljø. Høyre vil derfor satse bevisst på kollektivtrafikk i tettbygde strøk, og åpne for at de større byene overtar ansvaret for kollektivtilbudet i sitt område.

De høye norske transport- og drivstoffavgiftene påfører norsk næringsliv en betydelig konkurranseulempe. Høyre vil redusere den samlete avgiftsbelastningen på kjøretøy. De høye flyavgiftene gjør det spesielt dyrt å fly i Norge. I et så langstrakt land som Norge er fly et nødvendig transportmiddel. Høyre vil derfor fjerne passasjeravgiften på flyreiser.

Som vi ser, så står det ikke mye om jernbanebygging i Høyres partiprogram, det er derfor ingen grunn til å forvente at dette partiet vil være noen pådriver på dette området de neste årene. Høyre vil fortsett være et parti for mer veibygging og økt flytrafikk.



Kristelig Folkeparti er at av mange partier som ønsker mer godstrafikk over på bane. Spørsmålet er imidlertid om det blir mer enn bare prat? Roar G. Nilsson tok dette bildet av godstog 5792 på Dombås 30.8.98

Kristelig Folkeparti

KrF har tradisjonelt vært et parti som har sagt mye positivt om jernbanen, og dette har også gjenspeilet seg i partiprogrammene. Man kan vel si at partiet har vært godt forankret i en miljørettet samferdselspolitikk, og det kan vi også lese i partiets program for denne perioden:

Norge er et land med store avstander og variert geografi, og både bosetting og næringsliv er avhengig av gode kommunikasjonsløsninger. Kristelig Folkeparti vil at Norge skal bli et foregangsland innen miljøvennlig samferdsel og trafikksikkerhet. Vår visjon er at ingen skal bli drept eller alvorlig skadet i trafikken.

Kristelig Folkeparti arbeider for:

- ***å gi rassikring av veier høy prioritet***
- ***å redusere prisene på kollektivtrafikk med 25 %. For elever og studenter under 30 år skal prisene halveres. Samtidig vil KrF øke støtten til kollektivselskapene slik at tilbudet kan bli bedre***
- ***å få mer av godstrafikken over på sjøtransport og jernbane***
- ***en langsiktig satsing på jernbanen for å gjøre toget til et mer konkurransedyktig reisealternativ***

Dette viser at partiet fortsatt har visjoner for jernbanen i Norge. Det spørs imidlertid om partiet vil klare å få gjennomslag for en offensiv jernbanepolitikk i regjering sammen med Høyre. Dette vil imidlertid bli en av utfordringene i tiden framover for de pressgrupper som står for det samme som LFJ. KrF vil utvilsomt

være en joker i det politiske spillet framover for nettopp å få til en vridning av investeringene til samferdselsformål fra vei til bane.

Venstre

Venstre er jo tradisjonelt et grønt parti som har hatt store vyer for kollektivsatsing, og som det tredje og minste partiet i regjeringen har dette en viss betydning. Vi siterer her fra en del av Venstres program:

Venstre vil sette ambisiøse mål for luftkvalitet, støyreduksjon og miljøtilstand for øvrig i byane våre. Det er heilt naudsynt å skape gode alternativ til den bilbaserte byen gjennom omfattande satsing på kollektivtilbod, smart byplanleggjing og moderne miljøteknologi.

Venstre vil konsekvent prioritere sterk satsing på kollektivtrafikk i storbyane framfor ressurskrevjande vegprosjekt. Vegprising der prisen på bilbruk speglar att reell helse- og miljøskade, t.d. ved at prisane er høgast i rushtida, må bli det viktigaste verkemidlet for å redusere trafikkopphopingar og kødanningar, og gjere det lettare for nyttetransporten å komme seg fram.

Miljøomsyn må ha ein helt sentral posisjon i samferdselspolitikken. Venstre ønskjer felles planlegging og disponering av midlar på tvers av transportsektorane, slik at det blir reelle prioriteringar og reell samordning mellom ulike transportformer. Mest mogleg transport av gods bør over til bane eller sjøtransport. Venstre krev at det satsast stort på jernbanen i åra som kjem. Det må satsas større ressursar på tryggingstiltak, og å sikre ein tilfredsstillande drift av tog.

Venstre er kjent med den jernbanerevolusjon som har skjedd i Europa ved utbygging av høgfartstog. Venstre vil arbeide for ei offentleg utgreiing som avklarar om høgfartskonseptet kan tilpassast norske forhold.

Venstre vil mellom anna:

- ***Stille krav om kollektive transportløysingar ved planlegging av bustad- og næringsområde i byar og tettbygde strok***
- ***Overføre mest mogleg transport av gods til bane- eller sjøtransport***
- ***Satse stort på jernbanen, særleg på tryggingstiltak og tilfredsstillande drift av tog***
- ***Endre flypassasjeravgifta mellom byar i Sør-Noreg der tog er eit alternativ, til ei flyseteavgift***
- ***Oppheve fritaket flytrafikken har for CO_2-avgift***

Som vi ser, har Venstre et ambisiøst program med vilje til stor satsing på toget og jernbanen. Spørsmålet er bare i hvilken grad de kan ha innflytelse på regjeringen pga. partiets størrelse etter valget. Et viktig moment i så måte er det da at partiet i hvert fall har sikret seg samferdselsministeren ved Torhild Skogsholm. Vi er spent på hva hun kan utrette.

Arbeiderpartiet

Som det største partiet i Stortinget vil Arbeiderpartiet få en viktig rolle i opposisjon. Vi har jo flere ganger gitt uttrykk for vår skuffelse over Arbeiderpartiets manglende vilje til å føre en offensiv jernbanepolitikk. Partiet har sittet med regjeringsmakt gjennom store deler av 1990-tallet, men har likevel ikke klart å gi jernbanen det løftet vi alle trodde ville komme på 90-tallet. Her er noe av det vi kan lese i Arbeiderpartiets program for perioden 2001–2005:

Arbeiderpartiet vil ha samferdselsløsninger som sikrer miljø, framkommelighet, bosetting, velferd, sikkerhet og verdiskapning. Trafikk- og miljøproblemene i storbyområder og i distriktene er forskjellige. Samferdselspolitikken må legges opp deretter. I mange byer og tettsteder er økende biltrafikk hovedkilde til luftforurensning og støy. Dette er både et helseproblem og trivselsmessig problem. Ap vil møte dette ved å utvikle kollektivtrafikken til et bedre alternativ til bilen i byer og bynære områder.

Investeringer i vei og bane må innrettes slik at jernbanen skal ta en større del av både person- og godstransport i deler av Norge. Jernbaneinvesteringene må ta sikte på å øke sikkerheten, punktligheten, kapasiteten og redusere reisetiden. I de folkerike områdene skal jernbanen være et miljøvennlig alternativ. Vi vil prioritere nærtrafikken i tilknytning til de større byene, samt InterCity-trafikken. Godstransport som foregår over lange avstander, skal i størst mulig grad overføres fra vei til bane. Jernbanens kapasitet for slik virksomhet kan utvides ved bygging av nye terminaler og kryssingsspor.

Som vi ser, har også Ap en relativt offensiv jernbanepolitikk i sitt offisielle partiprogram. Men når vi vet at det nettopp er Arbeiderpartiet som har sittet med regjeringsmakten gjennom størstedelen av 1990-tallet, er vi ikke overbevist om at Ap er en garantist for noen storstilt jernbanesatsing. De har hatt mange muligheter til å få solid støtte i Stortinget for dette, men pengene har også der i gården lett for å havne over på veisiden. Nå når partiet igjen har kommet i opposisjon, kan vi håpe på en liten kursendring.

Sosialistisk Venstreparti

Uten tvil det partiet som mest ønsker en reell vridning av samferdselsmidlene fra vei til bane. Partiet har imidlertid i mange år levd i skyggen av de andre uten noen særlig mulighet for påvirkning. Partiprogrammet er imidlertid klart på dette området, og vi siterer noen punkter derfra:

Ei større satsing på kollektivtrafikk vil kunne redusere bruken av privatbil, og dermed vil også miljøproblema bli mindre. Det same gjeld dersom ein større del av godstransporten går med skip eller jernbane. Dette krev ei drastisk omlegging av den samferdselspolitikken som har vore ført til no. Konsekvensen av denne politikken har vore at mest all auke i persontrafikken har falle på bruk av privatbil.

Skal folk kjøre mindre bil, trengst eit alternativ som kan konkurrere. I dei fleste tettstader og byar kunne bussen vore eit slikt alternativ dersom forholda blei lagde til rette. Men skal kollektivtransporten få det nødvendige løftet, må styresmaktene ikkje berre tenke kostnadskutt, men også på kvaliteten av tilbodet. Målet må bli å skape det beste kollektivtilbodet som er råd å få til.

I Norge er tilskota til kollektivtrafikk redusert med 40 % frå 1986 til 1997, noko som har resultert i at vi har fått dårlegare tilbod, auka takster og meir biltrafikk. Ei storstilt satsing på jernbane – særleg i og rundt byane – vil føre til betre reisetilbod og redusert bruk av privatbil. Det kan også vere aktuelt å byggje nye jernbanestrekningar der dette har ein klar miljøgevinst. Transport av gods på land bør meir og meir fraktast på jernbane der dette er råd, og med skip langs kysten. Auka bruk av godstog vil føre til redusert bruk av lastebilar og dermed mindre forureining.

SV vil i perioden:

- ***gjere framlegg om å auke støtta til kollektivtrafikk, slik at støtta når opp til 50 % av driftskostnadene***
- ***arbeide for ei utbygging av jernbanenettet for å få til ein sterk reduksjon i reisetida. Dette skal skje ved bygging av dobbeltspor på dei hovudstrekningane som har tettast trafikk, ved utretting av kjørevegar, ved bygging av krysningsspor og ved å satse på høgfartstog***
- ***arbeide for alternativ drift på sidespor der NSB har lagt ned drifta***
- ***arbeide for kjøp av jernbanemateriell og for at godstransport med jernbanen skal vere avgiftsfri, noko som skal gjere det meir lønnsamt å frakte gods på bane enn på veg***
- ***arbeide for bygging av Nord-Norgebanen mellom Tromsø og Narvik***
- ***arbeide for ein ny jernbanestrategi der høgfartstog mellom store befolkningssenter blir eit konkurransedyktig alternativ til fly***

Som vi ser, så er dette ganske spenstige saker. SV gjorde jo også et bra valg og fikk 12,5 % oppslutning. Dette kan jo bety at de vil få større påvirkningsmuligheter i det nye Stortinget, selv om den parlamentariske situasjonen tilsier noe annet.

Både Senterpartiet og SV har programfestet at de vil arbeide videre for å planlegge og bygge Nord-Norge-banen mellom Fauske og Narvik. Roar G. Nilsson tok dette bildet av tog 479 ti km sør for Lønnsdal på Saltfjellet 23.6.00

Senterpartiet

Senterpartiet har også en tradisjon for å ville noe med jernbanen og da særlig i distriktene. Da jernbanens rolle i distriktene har blitt mindre med årene, har også Sp blitt mer fokusert på veibygging, og dette har gjort at partiet ikke lenger er noen selvskreven garantist for å bevilge penger til jernbanen. Her gjengir vi noe av partiprogrammet om samferdsel:

For Senterpartiet er det viktig å redusere transportbehovet der det er mulig. Vi ønsker å redusere negative miljøeffekter knyttet til transport av varer og mennesker, gjennom satsing på kollektivtransport, særlig i tettbygde strøk, og miljøvennlig godstransport.

Senterpartiet ønsker å vri mer av transporten over på mer miljøvennlige transportløsninger. Mer godstransport må overføres fra bil til båt og bane, og langtransport av gods på bane må utvikles til et konkurransedyktig alternativ til lastebiltransport. En for stor del av godstransporten inn og ut av landet går gjennom Østlandsområdet. Vi må legge til rette for økt godstrafikk med båt mellom Sør- og Vestlandet og kontinentet for å lette trykket på transportnettet i Østlandsområdet, og for å begrense transportbehovet mellom Østlandet og andre deler av Norge.

Senterpartiet vil:

- ***øke tilskuddene til kollektivtrafikken over statsbudsjettet med 1 milliard, for så å øke tilskuddene ytterligere i stortingsperioden. Målet bør være 20 % billigere kollektivreiser for alle, 50 % billigere kollektivreiser for elever og studenter, samt øke tilskudd til utskifting av materiell og til drift***
- ***sette i gang forsøksprosjekter med gratis buss og tog for å unngå store veiutbygginger***

- ***reorganisere NSB med sikte på færre resultatenheter og kraftig styrking av helhetsansvaret for drift og sikkerhet***
- ***oppgradere jernbanenettet og vognmateriellet i NSB, ut fra et mål om å gjøre toget tidsmessig og kostnadsmessig konkurransedyktig både på gods- og persontrafikk***
- ***videreutvikle toget som et reisealternativ, særlig i de befolkningstette områdene av landet***
- ***fortsette elektrifiseringen av jernbanen***
- ***sette i gang planlegging av traseen Fauske–Narvik–Tromsø, med sidespor til Sør-Troms/Vesterålen***
- ***gi økonomisk støtte til utbygging av bybaner i de større byene***
- ***utvikle toget som en sentral aktør innenfor godstransport, særlig på lengre strekninger***
- ***innføre systemet med automatisk togstopp (ATS) på alle jernbanestrekninger***
- ***arbeide for en offentlig utredning som avklarer om høgfartskonseptet kan tilpasses norske forhold***

Senterpartiet gjorde også et ganske dårlig valg, og det sammen med at Venstre falt under sperregrensen, var en medvirkende årsak til at vi ikke fikk ei ny sentrumsregjering. Men som vi ser, har partiet høye tanker om jernbanens framtid i Norge, og vi finner flere sammenfallende saker med f.eks. Ap, SV, Venstre og KrF. Hvilke muligheter dette vil gi i de nærmeste årene, blir spennende å følge.

Fremskrittspartiet
Ikke uten grunn kommer de til slutt i denne sammenhengen. Det kommer av at partiet ganske klart har gitt uttrykk for at de ikke ønsker å satse noe særlig på jernbane og kollektivtransport. Vi gjengir her det vi klarte å finne i partiprogrammet om dette:

Fremskrittspartiet har ingen visjoner for jernbanen utenom å privatisere, og med deres politikk er det stor fare for at det blir mye av det som dette skiltet viser. Foto på Oslo S av Erik Bjørhei

Fremskrittspartiet ønsker at jernbanenettet åpnes for fri konkurranse, slik at skinnegående transport kan bli mer konkurransedyktig. Økt konkurranse vil føre til bedre og billigere tilbud, som igjen vil gi en betydelig miljøgevinst. Trafikken på jernbanenettet må derfor dereguleres ved endringer av forskriftene til jernbaneloven, og åpnes for fri konkurranse.

Jernbanen står i dag for en svært liten del av person- og godstransporten i Norge. Med den utviklingen vi ser i folks reisemønster, med hyppigere bruk av fly på lange strekninger, til tross for særavgifter for å tvinge folk til å bruke toget, og

økningen i komfort og effektivitet innenfor busstransporten, har jernbanen som personbefordrer svekket sin rolle. Til tross for enorme subsidier har NSB ikke maktet å gjøre jernbanen konkurransedyktig som transportmiddel.

Jernbanens potensiale som godstransportør kan ikke utnyttes med dagens organisering, som er preget av overadministrering, oversysselsetting samt en tydelig mangel på kompetanse og sikkerhetskultur. Skal jernbanen kunne bli effektiv på godstransport, må NSB omdannes til aksjeselskap og selges. FrP vil at kontroll med jernbanevirksomheten legges til Transportdirektoratet som også må ha et særskilt ansvar for sikkerheten.

Fremskrittspartiet vil:

- ***omdanne NSBs driftsdel til aksjeselskap som så legges ut for salg***
- ***finansiere investeringer ved låneopptak, og ikke over statsbudsjettet***
- ***at Transportdirektoratet overtar Jernbaneverkets oppgaver og leier ut deler av baneanlegget til selskaper som ønsker å drive transportvirksomhet***
- ***at den offentlige politikken overfor NSB ikke legges opp slik at den diskriminerer konkurrerende transportbedrifter***
- ***oppheve togmonopolet slik at det åpnes for fri konkurranse på jernbanenettet***

Det er ikke så mange overraskelser i FrPs partiprogram når det gjelder jernbane. Partiet ønsker ikke at jernbanen skal spille noen stor rolle i samfunnet og vil derfor heller ikke bruke særlig mye penger på jernbane. Partiets ensidige klokketro på at konkurranse vil gi en bedre jernbane, skinner klart igjennom. At dette ikke har vært noen suksess i andre land hvor det har vært forsøkt, ser ikke ut til å skremme partiet vekk fra denne ideologien.

Oppsummering

Vi har nå gått gjennom partienes programmer for inneværende stortingsperiode og sitert ordrett fra programmene hva de sier om jernbanen. Det er til dels store forskjeller mellom de ulike partiene, og det overrasker vel heller ingen. På en tradisjonell høyre–venstre-akse kan vi ane en klar tendens om at partiene på høyresiden er minst villige til å bruke penger på jernbanen, mens det blir større og større vilje til jernbanesatsing jo lenger ut på venstresiden man kommer. Denne vurderingen gjelder vel og merke etter det som står i partiprgrammene. Arbeiderpartiet har jo gjennom sin tid som regjeringsparti de siste årene ikke akkurat overbevist oss om at jernbanen er noe stort satsingsområde. Dette er jo i seg selv en interessant faktor. Vi oppfordrer hver og en til å bruke disse fakta i sin argumentasjon om økt jernbanesatsing dersom du skriver debattinnlegg i avisene eller deltar i diskusjoner hvor samferdsel er tema. Dette er fakta som politikerne ikke kan vri seg unna og som de bl.a. har gått til valg på. Bruk det for hva det er verdt!

Medlemskontingenten for 2002

Vedlagt dette bladet ligger et giroinnbetalingskort som kan brukes for å betale neste års medlemskontingent. Satsene er uforandret og er som følger:

Enkeltmedlem	**kr. 90,-**
Familiemedlem (uten tidsskrift)	**" 25,-**
Bedrifter, foreninger, organisasjoner, m.m.	**" 150,-**
Kommuner	**" 250,-**

Vi håper dere vil betale så raskt som mulig, da dette gjør det enklere for oss og vi slipper å bruke tid og penger på å sende purrebrev.

Styret orienterer!

I og med at det er så kort tid siden forrige nummer, har det ikke blitt gjort så veldig mye fra styrets side. Det viktigste har vært vårt innspill til den nye samferdselskomiteen og den nye finanskomiteen på Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet for 2002. Dette er gjengitt i sin helhet nedenfor:

STATSBUDSJETTET FOR 2002

Landsutvalget for jernbane (LFJ) kommer her med forslag til omdisponeringer i forholdet til det framlagte statsbudsjettet for 2002, dvs. St.prp. nr. 1 (2001–2002).

Våre hovedkrav er:

- **Bedre rammevilkår for godstrafikk med jernbane.**
- **Økte investeringer i jernbanens kjøreveg.**

Sett i forhold til hva som er signalisert fra vår nye regjering, vil vi understreke at dagens flypassasjeravgift må videreføres.

Godstrafikk på jernbane
Det er åpenbart at de klare politiske ønskene om å få mer gods over fra veg til bane, ikke har slått an. Jernbanens andel av innenlands godstransportarbeid har falt fra 8,4 prosent i 1996 til 6,9 prosent i 1999. NSB kutter ytterligere i godstrafikken fra 2002. Dette er helt uholdbart.

LFJ legger stor vekt på at jernbanen må ta over en langt større andel av godstrafikken som i dag går på veg. Jernbanens rammebetingelser må styrkes, noe Stortinget også har bedt om. Under behandling av St.meld. nr. 48 (2000–2001*) Om NSB BAs virksomhet 2001–2003* avga samferdselskomiteen følgende flertallsmerknad:
"Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Høyre og Fremskrittspartiet, ser det som viktig at avgiftspolitikken utformes på en slik måte at en kan nå målene om å overføre mer trafikk fra vegtransport til jernbanetransport."

Likevel følges dette ikke opp i forslaget til statsbudsjett. LFJ krever at jernbanens kjørevegsavgift sløyfes for all godstransport på bane (tilsvarende som for kombinerte transporter). De reduserte drivstoffavgiftene for vegtransporten har gjort det helt ulogisk at avgiftsnivået for godstrafikk på jernbane videreføres. Det er det samme som å be om at godstrafikk på jernbane skal tape ytterligere terreng.

Andre viktige økonomiske virkemidler for å stryker godstransporten på bane er:
- *Investeringsavgift på materiell:* Lastebiltransport er fritatt fra denne, men ikke jernbanetransport. Det er urimelig at jernbaneoperatører må betale investeringsavgift på materiell.
- *Tollavgift ved bruk av utenlandsk materiell i Norge (som lastebilen er unntatt):* Også jernbanen må slippe kabotasjeavgift om det skal bli rettferdig konkurranse.

Jernbanens kjøreveg
Forslaget til statsbudsjett innebærer et betydelig, og overraskende stort, avvik i forholdtil ambisjonene i Nasjonal transportplan 2002–2011 (NTP). Investeringene i jernbanen oppfylles med bare 68 prosent mens veginvesteringene oppfylles med 85 prosent. Det har lenge vært snakk om at jernbanen må styrkes, men i praksis er det fortsatt det motsatte som skjer. Sett i forhold til at Norsk jernbaneplan 1998–2001 på langt nær er blitt oppfylt, er det ekstra bekymringsfullt at heller ikke NTP følges opp for jernbanens vedkommende.

LFJ krever at investeringene i jernbanen økes slik at NTP kan oppfylles, jamfør Jernbaneverkets handlingsprogram for 2002–2005. Det betyr at investeringene må øke med 587 mill. kroner i 2002. LFJ prioriterer økte bevilgninger til bl.a. kapasitetsutvidende tiltak (kryssingsspor og profilutvidelser som er viktig

Et av hovedkravene fra LFJ er at rammevilkårene for godstrafikk på jernbane må bedres. Odd Joar Jansen tok dette bildet av et godstog som står klar til avgang fra Trondheim S i retning Bodø 20.4.01

for godstrafikken), sikkerhetstiltak og mindre investeringer i eksisterende infrastruktur. Om mulig bør arbeidet med ny bane Farriseidet–Porsgrunn (Eidanger-forbindelsen) starte opp.

LFJ registrerer at Samferdselsdepartementet har pålagt Jernbaneverket å framskynde utbygging av ny godsterminal i Trondheim. NSB Gods sine uttalelser peker i retning av at det i hvert fall ikke ennå er behov for ny terminal på Leangen. LFJ registerer også at andre årsaker enn jernbanens behov bidrar til å framskynde bygging av ny godsterminal. LFJ mener at bygging av ny godsterminal i Trondheim ikke bør framskyndes, og at pengene heller bør brukes til å få i gang bygging av Gevingåsen tunnel mellom Hommelvik og Hell. LFJ foreslår derfor at 40 mill. kroner i forlaget til statsbudsjett omdisponeres fra ny godsterminal i Trondheim til Gevingåsen tunnel.

Tempoet i sanering av planoverganger er altfor lavt. Vi snakker her om både vanlige planoverganger på linjene mellom stasjonene og planoverganger på stasjonene som togpassasjerene må bruke for å komme til og fra toget. Her må det gjøres et krafttak for å reduserer ulykkesrisikoen, og LFJ foreslår ytterligere 100 mill. kroner til dette formålet.

Driftsstabiliteten på jernbanenettet er fortsatt for dårlig. Forsinkelser og andre uregelmessigheter skyldes ofte feil med infrastrukturen som følge av for dårlig vedlikehold. Jernbaneverket har også et informasjonsansvar

til togpassasjerene som i for dårlig grad følges opp (høyttalerinformasjon på stasjonene m.m.). Dette har betydning for både service og sikkerhet. LFJ foreslår at bevilgningene til Jernbaneverket til drift og vedlikehold økes med 100 mill. kroner (til bl.a. standardhevende vedlikehold og bedre kundeinformasjon).

Det er viktig at jernbanesektoren kan være tidlig ute med planer for framtidas jernbanenett. Uten gode planer blir det vanskelig å få til investeringer som styrker jernbanen. Skulle det på sikt bli mer penger til samferdsel, er det fare for at vegsektoren stikker av med pengene fordi de har planene klare. LFJ forventer at planarbeidet intensiveres slik at bygging av dobbeltspor mellom Holm og Nykirke på Vestfoldbanen og på strekningen Eidsvoll–Hamar kan påbegynnes snarest. Det er også viktig at det planlegges for flere små, men nyttige prosjekt, som f.eks. flere mindre kryssingsspor på Vestfoldbanen og dobbeltspor mellom Drammen og Gulskogen. LFJ foreslår at det bevilges 10 mill. kroner ekstra til å økt innsats for planlegging.

Oppsummert foreslår LFJ følgende økte bevilgninger til investeringer i kjørevegen på statsbudsjettet for 2002:

Prosjekt	*Økes med (mill. kr)*
• Oppfølging av investeringsramme i Jernbaneverkets handlingsprogram, basert på retningslinjer fra Samferdselsdepartementet	587
• Ytterligere satsing på sanering og sikring av planoverganger	100
• Utsett bygging av Leangen godsterminal	-40
• Oppstart av Gevingåsen tunnel i Sør-Trøndelag	40
• Økt ramme for planlegging av nye infrastrukturprosjekt	10
• Drift og vedlikehold (publikumsinformasjon, standardhevende vedlikehold m.m.)	100
Sum økte bevilgninger til kjørevegen	797

Betaling for persontransporttjenester
Kollektivtrafikktakstene har økt mer enn generell prisstigning og bilbrukskostnadene. Drivstoffprisene er på veg nedover, og avgiftene er blitt redusert to halvår på rad. Men fortsatt legger statsbudsjettet opp til at togtakstene skal å øke. Samtidig er togtilbudet på enkelte steder fortsatt for dårlig, f.eks. i helgene mellom Oslo og Ski og mellom Oslo og Moss, med avganger bare henholdsvis hver time og hver annen time.

Det er positivt at forslaget til statsbudsjettet legger opp til å styrke togtilbudet i Hallingdal gjennom kjøring av et morgentog i retning Oslo og et ettermiddags-/kveldstog tilbake. LFJ mener at tilsvarende også må gjøres i Gudbrandsdalen og på strekningen Arendal–Bø–Oslo. For å styrke togtilbudet bør, om nødvendig, beløpet til betaling for persontransporttjenester økes.

Inndekking av økte utgifter
For at statsfinansene totalt sett ikke skal svekkes, bør økte bevilgninger til jernbaneformål dekkes inn, fortrinnsvis ved investeringskutt i vegsektoren. Vi mener at mange vegprosjekt er direkte miljøfiendtlige, fordi de bidrar til å legge til rette for økt biltrafikk og fører til store inngrep i natur- og kulturlandskap, i tillegg til at mange vegprosjekt er kostbare og dermed bidrar til at mindre penger kan brukes til jernbaneformål. Vi mener det er viktigst å kutte vegprosjekt som forverrer jernbanens konkurranseevne, og vegprosjekt som vil binde opp investeringsmidler for lang tid framover.

Vi går ikke god for argumentet om at vegbygging reduserer det totale omfanget av trafikkulykker, i og med at bedre og raskere veger mest sannsynlig bidrar til økt fart og mer trafikk, også på det øvrige vegnettet. I tillegg styrkes vegtrafikkens konkurranseevne i forhold til jernbanens. Dermed blir det vanskeligereå løse trafikkulykkenes grunnleggende problem, nemlig omfanget av vegtrafikken. Vi mener at tiltak for å redusere vegtrafikken (bl.a. avgifter og satsing på jernbane), lavere fartsgrenser på vegene og bygging av gang- og sykkelveger og såkalte midtdelere på tofeltsveger (dvs. autovern som skiller høyre og venstre kjørebane) vil være bedre enn å satse på enda mer vegbygging.

LFJ foreslår at følgende vegprosjekt strykes fra statsbudsjettet for 2002, eller at bevilgningene reduseres med angitt beløp:

Prosjekt	*Reduseres med (mill. kr)*
• Ev 6 Assurtjern–Klemetsrud	45
• Ev 6 Skjærdingstad–Jaktøyen	150
• Ev 6 Jevika–Selli	85
• Ev 18 Gutu–Helland–Kopstad	40
• Ev 18 Brokelandsheia–Vinterkjær	75
• Ev 18 Bjørndalssletta–Gartnerløkka	145
• Rv 150 Ulven–Sinsen	*
• Rv 35 Lunner–Gardermoen	250
• Rv 4 Gjelleråsen–Slattum	80
• Rv 4 Omlegging ved Raufoss	*
** Foreslåtte bevilgninger i 2002 ikke spesifisert i St.prp. nr. 1 (2001–2002)*	

LFJ foreslår at det bevilges et ekstra beløp til trafikksikkerhetstiltak, bl.a. til bygging av gang- og sykkelveger og såkalte midtdelere som erstatning for vegutbygging, på totalt 100 mill. kroner. Våre kuttforslag for veg innebærer netto omtrent samme beløp som vi ønsker å plusse på til jernbanesektoren.

Våre konkrete forslag innebærer følgende endringer i forhold til St.prp. nr. 1 (2001–2002) for Samferdselsdepartementet:

- Økte bevilgninger til jernbanens kjøreveg (kap. 1350) på 797 mill. kroner
- Reduserte inntekter fra kjørevegsavgift (kap. 4350) på 62 mill. kroner
- Reduserte bevilgninger til veginvesteringer (kap. 1322)

Flypassasjeravgift

LFJ legger ellers vekt på at dagens flypassasjeravgift må videreføres. Flytrafikken er en av de mest energikrevende transportformene, med høye utslipp av CO_2. Det blir helt feil at storforurenserne skal slippe å betale for sine miljøkostnader.

Mer stoff til bladet

Det er ingen grunn til å legge skjul på at stofftilgangen til For Jernbane har vært relativt laber i det siste. Medlemsbladet er det viktigste bindeleddet mellom oss aktive i styret og resten av medlemmene, og er derfor et viktig forum for kommunikasjonen oss i mellom. I og med at dette bladet lages ett hundre prosent på fritiden, er det klart at det går med mye tid for å få det ut fire ganger i året. Vi har ingen mulighet til å drive ordinær journalistisk arbeid. Det går greit så lenge vi har god stofftilgang, men når vi må bruke tid på å framskaffe alt stoffet selv, så blir det tungt.

I vår søsterorganisasjon i Sverige, Järnvägsfrämjandet, er situasjonen en helt annen, og deres blad, Klart Spår, er godt fylt opp av innlegg og artikler skrevet av aktive medlemmer. Vi vil derfor henstille på det sterkeste til alle våre medlemmer om aktivisere seg på dette området. Det skjer så mye rart på det samferdselspolitiske området i Norge for tiden, at det ikke burde være noe problem å skrive om dette.

Vi håper at denne oppfordringen blir tatt på alvor. Vi vet jo at det sitter mange engasjerte og kunnskapsrike mennesker ute blant dere, og at dere helt sikkert kan ha tanker om stoff som kan være aktuelt. Vi er selvsagt også interessert i å låne bilder med aktuelle motiver.

Før og Nå!

Såner stasjon på Østfoldbanen

3. desember 1996 åpnet daværende samferdselsminister Sissel Rønbeck det nye dobbeltsporet mellom Vestby og Sandbukta ved Moss på Østfoldbanen, og dermed var det sammenhengende dobbeltspor mellom Oslo og Moss. Flere av stasjonene og holdeplassene mellom Vestby og Moss forsvant med dette fordi den nye traseen ikke fulgte den gamle på store deler av strekningen. En av stasjonene som forsvant var Såner som lå mellom Hølen og Sonsveien. På det øverste bildet ser vi et lokaltog som gjør opphold på stasjonen en gang i august 1996, mens bildet under viser samme stasjon uten tog, skinner og kjøreledning en dag i juli 2001. Tidsavstanden mellom bildene er altså fem år, og viser at det skjer ganske mye på såpass kort tid. Begge bildene er tatt av Knut Ragnar Holme, Fredrikstad.

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

DET NYE NSB.

www.nsb.no

Signatur