

For Jernbane

Tidsskrift utgitt av For Jernbane

25. årgang

Nr. 3 - 2006



**Våre
krav**

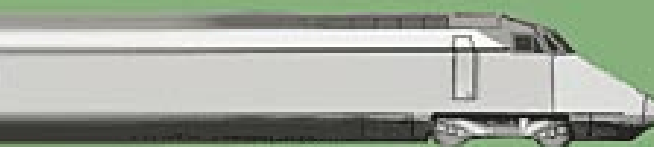
På sporet av fremtiden

www.jernbaneverket.no



Jernbaneverket

For jernbane



Ansvarlig redaktør: Kjell Erik Onsrud
Layout/trykk: Aktuell, Oslo
Opplag: 850

Ny adresse: **FJ, Pb 3455, Bjølsen, 0406 Oslo**
Epost: post@jernbane.no

**Frist for stoff til neste nummer er
17. november 2006.**

For Jernbane

3-2006

INN H O L D

- 4 Våre krav
- 5 Följ i nordiska triangelns spår
- 7 Høy fart
- 8 Alle snakker om været
- 10 Gratulerer!
- 11 Bygg nå!
- 13 Solslyng og skattegnål
- 14 Hvor er dette?

Tanker om tog?

Vi trykker det vi får plass til av engasjerte innlegg. Redaktøren forbeholder seg retten til å forkorte. Legg gjerne ved bilder(papirkopi eller JPG-format med høy oppløsning).

Bidrag sendes til: post@jernbane.no, eller For Jernbane Pb 3455 Bjølsen 0406 OSLO. Merk bildet med navnet på artikkelen.

Frist for innlevering til neste nummer er 17. november .

Miljø og Veiservice A/S



Vi leverer følgende tjenester:

- Railvac ballastsugere montert på jernbanevogn. M/egen fremdrift
- Pukkvogner m/transportbånd utlastning inntil 7m fra spormidtd
- Unimog trekkraft
- Matisa pakkmaskin
- Diverse banerøp. utstyr



Miljø & Veiservice AS
Sverresgate 24 b, 3725 Skien
Tlf: 35 52 01 35 - Mob:916 74 374
Firmapost@mvs.as – www.mvs.as

Leder



Eget statsbudsjett

Når du leser dette er allerede statsbudsjettet for 2007 spikra. Slik er det med flertallsregjering. Slik var det ikke med mindretallsregjering, da dro kampen om budsjettet seg hen mot jul. Vi venter likevel i spenning på 6. oktober når budsjettet skal offentliggjøres.

Prosessen rundt dette budsjettet kan trekkes helt tilbake til tida før valget i fjor da AP, SV og SP dreiv og fant hverandre. Det er lenge sida noe parti har gått til valg på jernbaneløfter, men det har dagens regjeringkamerater gjort. De har ikke lovet noen konkret banestrekning slik som Nord-Norgebanen, men på en erklæring om å gi jernbanen et investeringsløft med 10 ekstra milliarder innen 2015. Det står sogar i Soria Moria at mesteparten av ekstratsatsingen skal komme innen 2009.

Ved regjeringens justeringer av Bondevikbudsjettet har den sørget for at mesteparten av ekstratsatsingen har kommet på vei. Dermed er veiløftet bare noen få prosentpoeng fra å være oppfylt for i år, mens jernbaneløftet ligger sånn ca 1,7 mrd. etter. Var det meningen? Var det dét som stod i Soria Moria? Var det slik vi ville ha det vi som stemte rød-grønt i fjør høst? Nei! Denne høsten kan ikke regjeringen lenger skyldte på de borgerlige. Gjennom media har vi fått inntrykket av at SV med finansministeren i spissen har stått på for jernbanen og krevd at den skal ha mest i år, mens SP kun står på for vei. AP har virket mer nøytral. Vi er opptatt av at samferdselsløftet er likeverdig for jernbane og vei, og da skal ikke veien stikke av med brorparten av pengene. FJ er ikke mot enhver bruk av penger på vei, men bevilgningene må ikke brukes til økt kapasitet på veier parallelt med jernbanen slik at toget sakter akterut. Veinetet trenger også et styrket vedlikehold, og sykkelveinetet har stort etterslep både på vedlikehold og investeringer. Samtidig er det enorme samfunnsmessige gevinster å hente på økt sykkelbruk. Derfor; la bilen stå så ofte som du kan og sykle til stasjonen!

Våre krav til statsbudsjettet 2007

Med flertallsregjering kommer prosessen rundt statsbudsjettet tidligere i denne stortingsperioden enn hva den gjorde i forrige. Vi har sendt bev til Regjeringen og Stortinget med våre krav til 2007-budsjettet. Brevet er også sendt til regjeringspartienes fylkesorganisasjoner.

Investeringer og planlegging

Her ligger Norge langt etter det øvrige Europa som investerer stort i sine jernbaner. Årets bevilgning er på knepne 1,4885 milliarder kroner etter at regjeringen har plussset 153,5 millioner på budsjettet de overtok fra Bondevikregjeringen.

Vi har krevd et investeringsbudsjett neste år på 2,3 milliarder kroner. Mer kan ikke Jernbaneverket nyttegjøre seg neste år. Pengene er nødvendige for å holde planlagt framdrift på de store prosjektene som er i gang (Ny Lysaker stasjon og nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika, Ganddal godsterminal, nytt dobbeltspor Stavanger-Sandnes, GSM-R, Alnabru godsterminal og fjernstyring på Nordlandsbanen inkludert økt kryssingskapasitet)

Dersom pengene ikke bevilges må et eller flere prosjekter stanses, eller framdrifta bremses. Uansett vil det føre til en forlenget anleggsperiode med forsinkelser og driftsavvik for jernbanens kunder og unødvendig fordyrelse av prosjektene.

I tillegg krever vi 200 millioner til planlegging av nye prosjekter. Planreserven i Jernbaneverket er liten og Regjeringen trenger nye byggeklare planer dersom den skal realisere investeringsløftet i Soria Moria-erklæringen.

Våre krav skulle ligge godt innfor rammene i erklæringa som lover at størsteparten av jernbanesatsinga skal komme innen 2009, hvilket betyr årlige investeringsbudsjetter på i snitt ca. 3,2 mrd.

Drift, vedlikehold og fornyelse

Årets bevilgning er på 2,935 milliarder, hvilket er i samsvar med regjeringens handlingsprogram. Riktig og rettidig vedlikehold er avgjørende for å kunne opprettholde et pålitelig og konkurransedyktig transporttilbud. Det må IKKE gjøres slik det ble gjort i 2004 da



Foto: Jernbaneverket

Bondevikregjeringen ble enig med AP om å ta 250 mill. fra vedlikehold og overførte til investeringer (Bakgrunnen var jernbanetilsynets krav om framskynding av ny GSM-R togradio og politikerne som ikke var villige til å øke ramma) For 2007 krever vi 3,2 milliarder. Det norske jernbanenettet følger for en stor del gamle kurverike traseer. Sentrale strekninger er overbelastet pga. for liten sporkapasitet og anleggene for signal og strømforstyring drar på åra. I sum betyr dette et høyt/forhøyet behov for vedlikehold og fornyelse.

El-avgift

Vi krever at Regjeringen oppfyller Soria Moria-løftet om å fjerne el-avgiften for togsel-

skapene. Antatt kostnad er 15 mill. Gods på bane har opplevd en sterk vekst de siste åra, men marginene i transportbarnsjen er små slik at varene fort kan havne på veien dersom jernbanetransporten ikke er konkurransedyktig.

Statlig kjøp av persontransport

Vi krever at nivået på statlig kjøp av persontransport med tog opprettholdes på 2006-nivå. Det betyr at beløpet må justeres for inflasjon. Kravet blir da 1,610 milliarder. Dette er bedriftsøkonomisk ulønnsomt, men samfunnsøkonomisk lønnsomt togtilbud, bl.a. nærtrafikken rundt de store byene og nattogene.

Följ i nordiska triangelns spår

Hans Sternlycke, ordförande Svenska Järnvägsfremjande

Pehr G Gyllenhammar i spetsen för European Round Table of Industrialists lade 1985 fram stolta planer på att förbinda Nordens huvudstäder med snabba vägar och järnvägar. EU var berett att bidra. Vägarna håller på att förverkligas, 2011 skall motorvägen Köpenhamn-Oslo vara helt klar, men av spårsatsningarna blev det inget. De hade behövts nu med hoten mot klimatet och risken för oljebrist. Istället har vi fått en ökande biltrafik och minskande tågtrafik både för personer och gods, och de dåliga banor som finns är på väg mot nedläggning. Ändå planeras bara för vägar.

Mellan Stockholm och Oslo körde Linx persontåget på fyra timmar, nu går det bara ett tåg på helgen som tar sex och en halv timme. SJ kör från Stockholm till Arvika på tre timmar. Man vägrar dock köra in på norska sidan, eftersom spåren är för dåliga där. Samtidigt nekar man i kraft av sitt monopol till trafiken på stambanorna också norska tågbolaget Ofotenbanan att köra Oslo-Stockholm.

Mellan Oslo och Göteborg går tåget på fyra timmar, och den trafik som går är finansierad som lokaltågstrafik. Expressbussen tar tre timmar och fyrtio minuter och är en hundralapp billigare i pris. Med bil tar det tre och en halv timme. Till och med flyget kan konkurrera tidsmässigt på en så kort sträcka, inklusive färd till och från flygfälten tar det tre timmar. Då är det inte underligt att tåget står för så liten del av den gränsöverskridande trafiken, 2,5 procent när det gäller personer och fem procent av godset.

Rapporten Ny jernbane Oslo-Göteborg som tillkommit med stöd från EU i Interreg III-programmet hävdar, att om inte banan byggs om så att restiderna blir rimliga försvinner långväga persontåg. Då kommer underhållet där man inte har pendeltåg att skäras ner, så att bara lågt ställda krav för godstrafiken kan tillgodoses. Det är att med andra ord säga att nedläggningen av banan är nära.

Det räcker inte att som med dagens beslutade spårförbättringar minska restiden till 3,5 timme. När de är klara 2015 är motorvägen helt klar sedan 2011, och bilresan tar tre timmar. För att också tåget skall klara tre timmar behöver man investera 2.9 miljarder kronor utöver dagens planer. Vill man ner i 2,5 tim-



Nye Svinesund-brua.

Foto: Statens Vegvesen

mes restid behövs det 9.2 miljarder mer, och vill man ner till två timmar krävs det 18.4 miljarder kronor mer än man tänkt sig investera idag. Det är samhällsekonomiskt lönsamma investeringar.

För att tåget skall kunna hävda sig krävs det 20 procent kortare restid med tåg än på väg. Då behövs 2,5 timmars restid. Skall tåget kunna konkurrera på hela sträckan Oslo-Köpenhamn behövs en restid på fyra timmar. Det innebär att Oslo-Göteborg klaras på två timmar.

Med två timmars restid kommer flyget mellan städerna att få lägga ner. Andelen för gränsöverskridande persontrafik med tåg kommer att öka från två till nio procent och från 5 till 27 procent av de som reser hela vägen mellan Oslo och Göteborg. Det behövs inga höghastighetsbanor för att klara den restiden mellan Oslo och Göteborg. Det räcker som i förslaget med en dubbelspårig bana för 200 kilometer i timmen.

Sedan kan man tycka att bygger man nytt vore det bättre att som föreslogs av Gyllenhammar dra den banan genom Bohuslän. Då bleve vägen kortare och man kommer ifrån en brant stigning för godstågen.

Få mötesmöjligheter, låg tillåten axelvikt och kraftiga stigningar på 25 promille upp från Oslo och från Halden gör att man inte kan köra långa och tunga tåg. Men tåggodsets minskande andel beror inte bara på dålig bana, utan främst på dålig service hävdar utredningen. Järnvägen har en konkurrenskraftig prisnivå för volymtransporter, men det brister för mycket i organisation, kvalitetssäkring och anpassning till marknadens krav.

Man kan undra över svensk socialdemokrati som tvekar att införa införa kilometer-skatt för lastbilar i Sverige. Man finner sig alltså i att varje långträdare på väg till Norge genom Sverige sliter på vägen som 75.000

personbilar utan att behöva betala för sig, och att svensk åkerinäring inte lönemässigt kan konkurrera med utländska långträdare, men kunde gjort det om det gällt vidaredistribution från järnvägen.

Man kan också undra över Norge, som inte satsar på sin egen infrastruktur, utan sparar sina enorma oljeinkomster i utländska tillgångar för att kunna leva vidare på, när den egna oljan sinar, utan att tänka på att dessa tillgångars värde kommer att rasa, när världen hamnar i depression, då den globala oljebristen inträder, medan det man satsat på järnväg kommer att vara dubbelt värdefullt.

Tågvaner blev glada när nuvarande rödgröna regeringen gick till val på att man skulle satsa på tåg och vann. I verkligheten har det blivit full satsning på väg medan järnvägen bara fått bråkdelar av vad som utlovats.

Både den svenska och den norska regeringen anser att tågtrafiken mellan länderna inte skall subventioneras utan gå med vinst. Man investerar inte i järnväg, men kräver att den skall kunna konkurrera med vägar, som man satsat stort på.

Det är dags att äntligen förverkliga spår-förslagen Gyllenhammars nordiska triangel. Höghastighetsbanan mellan Stockholm och Köpenhamn bör byggas för att minska restiden för de 62 mil till tre timmar och möjliggöra fler godståg på Södra stambanan. Mellan Oslo och Köpenhamn är det tre mil kortare, och befolkningsunderlaget är lika stort. Där kanske man dock skall börja med en kombinerad bana för gods- och persontrafik, eftersom ingen bra bana för gods finns nu. Mellan Stockholm och Oslo är det ytterligare fem mil kortare. På denna sträcka finns ännu mer att göra, som att rätta ut spåren mellan Örebro och Karlskoga och mellan Arvika och Oslo.

NSB svikter ofte passasjerene

Av Gisle Mossige

Jeg dagpendler til Oslo og jeg ringer selvsagt ikke til Moss avis hvis det er en liten forsinkelse. Og jeg er ikke den eneste som reiser med tog. Til daglig er ca. fem hundre mos-singer som pendler til Oslo med tog og det er årsaken til at jeg tar opp temaet.

Arbeidsstedet mitt fungerer selv om jeg ikke er der. Men en tirsdag skulle jeg møte, som nemndmedlem, i Utlendingsnemnda (UNE) som behandler klager på vedtaket gjort i Utledingsdirektoratet (UDI). Vedtaket kan f.eks være avslag på søknad om familie-gjenforening eller asyl. UNE kan ikke starte behandlingen av en klage dersom ikke alle nemndmedlemmer er til stede. Og det var derfor meget viktig at jeg ikke kom for sent

Jeg gikk ombord i toget og ventet. Klokkviserene beveget seg mot 0700, men toget beveget seg ikke. Til slutt gikk jeg ut på perongen og spurte en ansatt i NSB. Han opplyste at toget var innstilt. Jeg spurte om hvor-

for det ikke ble informert om det tidligere, men jeg fikk ikke et fornuftig svar. Like før intercitytoget skulle gå kl. 07 ble det opplyst over høyttaler at toget som skulle gått kl. 06.44 var innstilt. Jeg reiste derfor med Inter-city-toget og kom heldigvis tidsnok til møtet.

De som stod ved Vestby stasjon måtte vente en halvtime i ti minusgrader. I dette tilfellet kunne NSB ordnet alternativ transport for passasjerene på Kambo, Sonsveien, Vestby og Ås på en enkel måte. Hvis Intercity-toget hadde stoppet på de nevnte stasjonene hadde de ikke vært nødvendig for de som stod der å vente en halvtime.

Mitt inntrykk er at NSB er forsiktige med å sette inn alternativ transport. Mange sitter igjen med et inntrykk av at forsinkelser skal ikke koste NSB noe. Eller helst minst mulig. At mange kunder risikerer trekk i lønn betyr ikke noe for NSB. Tidligere refunderte NSB en del av prisen på månedskortet hvis det hadde vært mange forsinkelser. Denne ord-

ningen ble fjernet for flere år siden.

Det er mulig at NSB sparer penger når de er forsiktige med å sette inn alternativ transport. Men har de tenkt på sitt eget omdømme? Jeg er selvsagt klar over at det kan være vanskelig å skaffe busser på kort varsel og at taxi er dyrt. Men passasjerene hadde sannsynligvis fått en mer positiv innstilling til NSB hvis de visste at selskapet ville gjøre alt som er praktisk mulig for å få brakt oss til målet for reisen.

NSB jubler hver gang passasjerantallet på Østfoldbanen øker. Men NSB har i praksis monopol på strekningen. For det første for det er ikke parkeringsplasser ved bussholdeplassen. Og hvis man ønsker å bruke bil er det ikke parkeringsplasser når man kommer frem.

Toget ble innstilt fordi det manglet en «ombordansvarlig». Fordi NSB mange ganger ikke tar sine egne kunder på alvor mener jeg at det mangler flere ansvarlige.

Din motorvei til Europa

Fra hele Norge
til resten av Europa
seks dager i uken.

 **CargoNet**

Høy fart på norske skinner?

Ei tysk gruppe skal utrede om det er samfunnsmessig interessant med oppgradering eller nybygging av banestrekninger for hastigheter over 200 km/t i Norge. For Jernbane har intervjuet seksjonssjef i Jernbaneverkets Utredningsavdeling Lars Erik Nybø om rammene for utredningsarbeidet.

Kjell Erik Onsrud

Bakgrunn

Den 21. mars 2005 fikk Jernbaneverket (JBV) i oppdrag av Samferdselsdepartementet å gjennomføre en utredning om høyfartsbaner i Norge. Hovedhensikten var en ny gjennomgang og vurdering av mulighetene for en ny jernbanestrategi på linje med resten av Europa. Daværende samferdselsminister Torild Skogsholm presiserte at utredningen var ment å gi grunnlag for å vurdere høyfarts-satsing i Norge generelt, ikke bare strekningen Oslo-Göteborg som det først var mye fokus på. Utredningen skal leveres innen 1. april 2007, og vil inngå som et grunnlagsdokument for Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2010-2019. Oppdraget ble utlyst 21. april i år. JBV fikk ni tilbud innen fristen den 15. juni.

Tysk gruppe

Den 17. juli kunngjorde JBV at de hadde tildeelt oppdraget til ei tysk gruppe bestående av universiteter og rådgivningsselskaper; Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart (VWI), i samarbeid med Intraplan Consult (München), Ingenieur Gesellschaft Verkehr (Stuttgart), Institutt for land- og sjøtrafikk ved Berlin Tekniske Universitet og Institutt for næring og trafikk ved det Tekniske Universitetet i Dresden. Av disse er det VWI og Intraplan som er hovedoppdragstagerne. De andre fungerer mer som underleverandører. - Intraplan har høy kompetanse på transportmarkedet generelt i Europa, også vei og luftfart. Blant annet har de hatt mange oppdrag for EU, utredet høyfartstog på strekningen Berlin-Budapest og Stuttgart-München, lagd passasjertrafikkprognoser for den Europeiske Jernbaneunionen (UIC) basert på høyfart og hatt oppdrag ifm. nasjonale transportplaner for Tyskland, forteller Nybø.

I motsetning til de andre tilbyderne har



den tyske gruppa ingen partnere i Norge, men Nybø anser ikke dette som noe problem. Arbeidsspråket er engelsk og ulike kilder for data i Norge er lett tilgjengelig. JBV vil bistå ved behov. Dessuten har en av tyskerne tidligere jobbet med å utrede Gamlebytunnelen. Han snakker også norsk

Rammene for utredningen

Kontraktssummen for utredningen er 2,2 millioner kroner. Jernbaneverket har leid inn en konsulent fra Asplan Viak som på deltid jobber med å levere data og faktagrunnlag om norske forhold til tyskerne samt å holde kontakten mellom dem og JBV. Det er også etablert kontakt mellom tyskerne og NSB og den tverrfaglige gruppa i NTP (Nasjonal Transportplan)-arbeidet. I tillegg er det etablert ei styringsgruppe for prosjektet på 10 personer som består av ledere og fagfolk fra JBV og Samferdsledepartementet. Det er lagt opp til at denne gruppa skal ha ca seks møter i løpet av hele prosjektet, forteller Nybø.

Arbeidet med utredning er delt i to faser

I første fase gjøres en generell kartlegging av aktuelle strekninger med utgangspunkt i ulike

standarder for høyfartsbaner (200 km/t og oppover). Nybø understreker at det ikke finnes noen enkel og eksakt definisjon på høyfartsbane. EU definerer oppgraderte eksisterende baner til hastigheter over 200 km/t samt nybygde baner til over 250 km/t som høyfartsbaner. Selv mener han det viktige må være at kombinasjonen av fart, service og pris er konkurransedyktig mot andre transporttilbud. Jeg sier meg ikke uenig, og legger til at i forhold til fart er det gjennomsnittshastigheten som er viktig.

I fase 2 vil enkelte utvalgte strekninger bli nærmere vurdert. I forhold til hvilke strekninger som skal vurderes er det lagt opp til en høring og et offentlig møte/seminar for å få inn synspunkter utenfra. -Vi antar at dette vil skje i oktober/november, sier Nybø. Hvordan det skal gjennomføres er ennå ikke bestemt..

Utrede transportkorridorene

- I utlysningen av oppdraget ba JBV først om at navngitte strekninger skulle utredes, senere åpnet dere også for å vurdere andre strekninger, hvorfor? - Poenget er at det er mye trafikk i transportkorridorene svarer Nybø og viser til nasjonal Transportplan. -Vi ville sikre oss at utredningen i alle fall sier noe om disse korridorene, men også andre forbindelser kan jo være interessante. Vi ønsker å få en helhetlig innsikt om markedspotensialet i Norge, understreker han.

Miljø/Fremkommelighet

- Hvordan vil miljøkostnaden bli regnet inn i utredningen? - Det vil bli foretatt en nokså grov analyse av inngrepskonsekvensene svarer Nybø. Det er klart at seinere faser må gå mer detaljert til verks. Høyfartsbaner er et stort inngrep i landskapet. Horisontalkurvaturen må være meget slak, vertikalt derimot kan slike baner tåle ganske stort fall og stigning dersom bare persontog trafikkerer strekningen. På kontinentet finnes det baner for persontrafikk med opptil 40 promille stigning/fall, forteller Nybø. - Skal det også regnes på hva som blir følgene av 0-alternativet (ingen høyfartsbaner og samme omfang og vekstrate på bruk av fly og bil som i dag) i forhold til miljø og verdiskapning? - Ja det skal gjennomføres en overordnet samfunnsøkonomisk analyse der disse faktorene også blir regnet med, rekker Nybø å svare før vi må avslutte intervjuet.

Alle snakker om været

Storbritannia rammes hardt av flom og tørke som følge av klimaendringer. Resultatet er en radikalisert klimapolitikk og bred enighet: Vi kan ikke fortsette som før.
(Artikkelen stod på trykk i Ny Tid 7. april)

Nina Dessau

Labours politikk har slått feil. Da fire profilerte britiske statsråder møtte pressen forrige uke, innrømmet de det selv. Målet om å redusere CO₂-utslippene med 20 prosent i forhold til 1990-nivå innen 2010, vil sannsynligvis ikke nås.

Ministrene forsøkte å forklare at Storbritannia likevel er på rett vei. Regjeringen publiserte nemlig samtidig en lang og detaljert programliste over tiltak mot klimaendringene. De kunne likevel ikke bøte på det generelle inntrykket: «a grim admission of failure on what was meant to be one of Mr. Blair's top priorities», ble programlisten kalt av en talsmann for den konservative opposisjonen.

Det hjelper ikke Blair at de britiske resultatene er betraktelig bedre enn de norske. Storbritannia ligger an til å oppnå Kyoto-målene, noe som innebærer at britiske utslipp reduseres med 12,5 prosent. Men det er ikke nok. Britene vet godt at Kyoto-avtalen bare er et ørlite skritt på veien. Avtalens største verdi er at den uttrykker en konkret og samlet vilje til å forholde seg til klimaendringene før det er for sent. Skal vi beholde et levelig klima må det tas hardere i. Som Blair selv har understreket: Man kan simpelthen ikke vente i fem år for å få i stand en ny klimaavtale.

Storbritannia har allerede fått merke klimaendringene, og vil høyst sannsynlig bli et av de hardest rammede europeiske landene i tiden framover. Det kan være en av grunnene til at debatten om den globale oppvarmingen befinner seg på et helt annet nivå i Storbritannia enn i Norge.

Flom og tørke samtidig

Det som i størst grad har preget den kollektive bevisstheten om klimaendringene i Storbritannia, er etter alt å dømme flommene som har rammet England og Skottland de siste årene. Regningen fra flomskadene er nå på godt over 20 milliarder kroner per år. Og det stopper ikke der. Kostnadene anslås å ville øke til mer enn 2000 milliarder per år dersom man ikke begynner å investere i forebyggende tiltak.



I London er nå en million innbyggere utsatt for flomfare, og opptil fire millioner briter trues av flom i nokså nær framtid. Det planlegges nye forsvarsverk, men myndighetene har måttet akseptere at det er umulig å beskytte hele Storbritannia. Lavtliggende landområder som tidligere var dyrket mark vil i fremtiden bli både forsvarsverker mot flom og våtmark. Det er snakk om ti tusen hektar jordbruksland de neste årene – for å holde tritt med økningen i springflo og stormer.

Samtidig, og bare tilsynelatende paradoksalt, er langvarig tørke blitt et tilbakevendende problem i Storbritannia. Allerede i februar i år ble britene, som franskmennene, bedt om å begrense sitt vannbruk.

Radikale endringer

Klimavern har siden 1997 vært en av Labours kjernesaker. I dag er støtten til klimavern større enn noensinne i det britiske Parlamentet. 349 parlamentsmedlemmer – over halvparten – har underskrevet et forslagsutkast (Early Day Motion) om et nasjonalt mål på tre prosent utslippskutt hvert år. Ingen andre forslag har fått tilsvarende oppslutning under denne parlamentssesjonen, skriver BBC.

En tverrpolitisk gruppe for klimavern (All-Party Parliamentary Climate Change Group) har også vokst frem, og samler nå over 100 folkevalgte fra de tre største politiske partiene. De har en ambisjon om å vise vei framover. «Business as usual», den systematiske jakten etter mer økonomisk vekst, må forlates, forklarer de.

Colin Challen, stortingsmedlem fra Labour og leder for dette samlende politiske initiativet, mener at man må tørre å tenke det uten-

kelige. «Klimaendringene betyr at business as usual er dødfødt. Det betyr at økonomisk vekst 'as usual' er død.» Problemet er, sier han, at politikken som skal fremme økonomisk vekst, og at «business as usual» fortsatt lever i beste velgående. Politikerne er fanget av sine løfter – løfter som bare kan oppnås ved mer plyndring av verdens ressurser.

Mens regjeringen viser til svært god økonomisk vekst for å rettferdiggjøre de dårlige klimamålsresultatene, mener kritikerne at dette bare forsterker deres poeng: Konstant økonomisk vekst nuller ut resultatene man oppnår ved å effektivisere produksjon og slippe ut mindre drivhusgasser per produsert enhet. Begrepet om vekst blir fullstendig villledende: «Uansett hvor stor den økonomiske veksten blir, kan den ikke betale for skadene som et nytt og ustabil klima forårsaker,» forklarer Challen.

Bærekraftige tanker

Den tverrpolitiske stortingsgruppen foreslår et prinsipp om «kontraksjon og konvergens» som løsning på et av de største problemene for et samlet løft i klimapolitikken: Å tette igjen gapet mellom de forskjellige landenes behov og utslipp. Prinsippet ble først presentert for ti år siden, og har vekket interesse i mange miljøer. Tankegangen går ut på at de industrialiserte landene gradvis minsker utslippene ved å redusere sitt overforbruk av fossilt brensel til et bærekraftig nivå, mens fattige land utvikler sin energibruk, blant annet av fossilt brensel. Slik vil utslippsnivåene etter hvert møtes på et nivå som er i tråd med naturens evne til å absorbere klimagassene. Målet er at verdens innbyggere skal oppnå like utslippsrettigheter – samtidig som utslippsmengden ikke overstiger det klimasystemet kan leve med.

Dette kunne gjennomføres på det nasjonale nivået ved å introdusere rasjonering av utslippene, mener den tverrpolitiske stortingsgruppen. Både personer, selskaper, og etter hvert land, bør få lov til å slippe ut en bestemt og begrenset mengde med drivhusgasser. De som ikke bruker sin samlede kvote, ville kunne selge resten til andre. En slik tilnærming vil stimulere til investeringer både i effektivisering av eksisterende teknologier og i andre alternative energikilder og produksjonsmåter.

Slike radikale forslag er bare mulig med full politisk konsensus, derfor er det tverrpolitiske initiativet i Storbritannia bane-

brytende. Og uansett hvor radikale slike forslag høres ut, er de atskillig mer realistiske enn alternativet, nemlig «business as usual», som skaper større problemer enn man makter å løse.

Tidens folkemord?

«Vår økonomiske modell er ikke så forskjellig, når man ser nøkternt på det, fra den Det tredje Riket hadde – som viste at det var enkelt å ekspandere ved å raske til seg det man trengte fra naboene.» Historiens verste folkemord fulgte, som kjent. Og Challen, som gjør denne sammenligningen, spør utfordrende: Hvem kan komme og si at folkemord ikke er en god beskrivelse av det vi nå gjør, når vi fortsetter med business as usual, og bevisst ignorerer konsekvensene av klimaendringene for verdens fattigste mennesker?

Den mest umiddelbare illustrasjonen av Challens poeng er sulten som daglig brer seg i store deler av Afrika etter flere års halsstarrig tørke. Den tilbakevendende tørken har blitt utvetydig knyttet til klimaendringene.

Det betyr ikke at klimaendringene er den eneste årsaken til at så mange millioner mennesker befinner seg i en akutt nødsituasjon. Her som ellers kommer klimaendringene i tillegg til mange andre og sammenfildrede faktorer. Det er imidlertid det samlede resultatet folk må forholde seg til. Og uansett hvordan man snur og vender på det: Man kan ikke dyrke mat uten vann.

Dersom det ikke lykkes å begrense klimaendringene, vil det gå på livet løs for millioner av mennesker. Dette er bare én av grunnene til at den britiske gruppelederen snakker om folkemord. Og som han sier: Hvem kan si at ordet ikke vil være dekkende, dersom rikere land blindt fortsetter å ødelegge menneskers livsgrunnlag?

Look to Sweden

Avisa The Independent inviterte nylig sine lesere til å komme med kommentarer og forslag til klimapolitikken. Dagen etter forelå en svært lang liste med reflekterte innspill. Det er interessant at flere av innsenderne viser til Sverige, som nylig har annonsert et ambisiøst program for å bli helt uavhengig av oljeimport innen 2020, ved bruk av fornybare energiformer. Man kan lett forstå britenes frustrasjon over Blairs tvetydige lederskap. Samtidig bør vi la oss inspirere av den britiske debatten, der tør man i hvert fall å rette blikket rett inn i framtiden.

Nina Dessau er sosialøkonom, statsviter og forfatter. Hennes bok «Den globale oppvarmingen» kom ut på Pax forlag rett før sommeren.

Bøker

Medlemmene kan få kjøpt **Gerhardsenlandet** og **Full rulle på norske spor** med 40% rabatt (forutsatt at vi til saman får inn bestillingar på minst tre bøker).

I tillegg kjem porto, kr. 55 uansett kor mange bøker du bestiller.

Selger av bøkene er Boksmia forlag på Ål.

Send bestillinga til FJ, Pb 3455 Bjølsen, 0406 OSLO eller post@jernbane.no.

Hugs å oppgi postadressa di.



Gerhardsenlandet

Gerhardsenlandet av Stein Buan er en oppvekstroman fra jernbanemiljø på Roa og alle andre stasjonsbygder den tid banen var viktig og Gerhardsen var sjefen i landet. Den handler om skift og tørn og lokførere og fyrbøtere og telegrafister og kioskdamer, om skolebarn og apacher og muttern og fattern og gjengen, om lange underbukser i juni og AUF og jenter med v-genser, om Folkets Hus på Kesji, «den styggeste bygning noensinne oppført» og om den gangen alle dansebands mor Sven Ingvars måtte spille gratis. Stein Buan forteller innsiktsfullt, sprelsk og lunt fra arbeiderklassemiljø og vår nære og bortglømte fortid.

Boka er innkjøpt av Norsk kulturråd og til nå solgt i 2 500 eksemplar. Den er på dialektnært bokmål, 176 sider og har utsalgspris 240 kroner.



Full rulle på norske spor

Boka er ei jernbanereise gjennom norske landskap og norsk historie dei siste 150 åra, om banane på kryss og tvers gjennom landet, om ingeniørar og anleggsarbeidarar og kokker og banebygging i terreng som ofte passar betre for geiter og villrein enn for tog, om arbeidsreiser og Amerika-reiser, besøket og turistreise og interraituren og syklinga med dresin, om tunge avskjedar og gledelege møte, banar i drift og nedlagde banar. Full rulle på norske spor er skriven av jernbaneentusiastane Bjørn Karsrud og Aud Søyland. Boka er skriven mest for ungdom mellom ni og femten, men også for vaksne.

Boka er innkjøpt av Norsk kulturråd og til nå selt i meir enn 4 000 eksemplar. Nynorsk, 96 sider, 150 bilete, dei fleste i fargar, stort format, 240 kroner.

Mer samarbeid over grensene!

Har problemer med å se hvorfor man ikke slår sammen svenske og norske interesser. En bane som går på svensk side, kan rase av gårde til Kiruna der den kobles med Ofotbanen. Den vil da være tilknyttet finsk og

russisk nett. Videre er det flatt helt til Sør Varanger, der Kirkenes er knutepunkt for Norsk-Russisk Barentssamarbeide. En felles aksjon og superrask bane mellom nord, sør og søraust er en realitet. *Trond.*

Gratulerer Oslo!

Mandag 21. august ble T-baneringen høytidelig åpnet av Kronprins Haakon Magnus, nesten på dagen ett år etter at daværende samferdselsminister Torild Skogsholm åpnet Askerbanen (Sandvika-Asker).

Kjell Erik Onsrud

Anleggstida har i alt vært nesten seks år og prosjektet har kostet 1,4 mrd. Første del av Ringen stod ferdig for tre år siden og har vært trafikkert av linje 5 (Vestli-Storo). Nå som ringen er sluttet er det linjene 4 fra øst og 6 fra vest som i «loop» sammen trafikkerer hele ringen. Linje 5 skal fortsatt kjøre halve ringen til og fra Storo.

«Missing link»

Hadde Haslesvingen vært tatt med i Ringprosjektet kunne den vært realisert ca 15 - 20% billigere. Haslesvingen vil gjøre det mulig å kjøre direkte mellom nordre del av Ringen og Grorudbanen (en av grenbanene), gi mer konkurransedyktige reisetider i denne korridoren samt etablere en beredskap ved driftsavvik på søndre del av Ringen (fellestunnelen). Haslesvingen er nå tatt inn i politikernes forslag til Oslopakke 3. Den ble også nevnt av samferdselsbyråd Petter N. Myhre (Frp) ved åpningsseremonien. Av budsjettmessige årsaker ble avkjøringssporene (begynnelsen på Haslesvingen) tatt ut av Ringprosjektet. Det vil bety en forlenget periode uten T-bane-tilbud når prosjektet først skal realiseres. Vi kan ikke skjønne at det skal behøve å være slik når fellesskapet bygger? På sikt må det være bedre med rasjonell framdrift og en kort anleggsperiode.

Berøring med jernbanen

Mellom Sinsen og Storo går T-baneringen parallelt med Gjøvikbanen, for det meste på

tidligere jernbanegrunn. Fra Storo og et stykke på vei til Nydalen følger Ringen traseen til den lenge planlagte, men aldri realisererte, forbindelsesbanen mellom Gjøvikbanen og Drammensbanen. For trafikantene har Ringen overgang til jernbanen på Jernbanetorget/Oslo S, Nationaltheateret, Storo og Sinsen. Fra Grefsen st. er det foreløpig omtrent like langt å gå til Sinsen som til Storo T-banestasjoner. Men overgangen skal bli enklere. ROM-eiendom (NSB) skal sammen med en privat entreprenør bygge ut det tidligere Grefsen godsområde til boliger (Grefsen stasjonsby). Når de 200 første boligene er ferdigstilte er utbyggerne pålagt å bygge gangbru mellom Stasjonsbyen, Grefsen jernbanestasjon og Storo T-bane-stasjon. Dette vil vesentlig lette overgangen som i dag fremstår som en tungvint omvei. Ved Grefsen er det også anlagt et overkjøringsspor mellom Jernbane- og T-bane-nettet. Sporet har blitt brukt til å forsyne Ringen med materiell og maskiner i anleggsperioden, bl.a. opptil 120 meter lange skinner. De 189 nye T-banetogsettene derimot kommer dessverre ikke til Oslo fra Siemens i Wien med jernbane. De kommer med trailer og ferge. Fra og med januar skal et nytt togsett ankomme hver 14. dag. De to prøvesettene har fungert svært bra og vil bli satt i ordinær drift i begynnelsen av september.

Ny overgang til buss og turvei

Over Riksveibudsjettet får Sinsen st. også bussholdeplass for rask og enkel overgang fra/til bussene på Trondhjemsveien/riksvei 4.



Linje 6 forlater Sinsen st.

Dette er en svært viktig «detalj» da Sinsen st. ligger litt for seg selv samtidig som det er mye reisetid å spare på overgang her mellom T-banen og den omfattende busstrafikken på Trondhjemsveien. Sinsen st. har og adkomst til friområdet Torshovdalen.

Buss for bane = færre passasjerer

Sommeren 2004 raste taket i tunnelen på Grorudbanen ned der hvor Ringen skulle koples på. Dette medførte en fire måneder lang periode hvor T-banens linje 5 delvis måtte erstattes av buss. Det er verd å merke seg at Sporveien i sum registrerte en trafikkknedgang på ca. 15 % på sine alternative bussruter i samme korridor.



Tog 280 på Gjøvikbanen jager forbi Sinsen st.

Jernbanen må bygges ut nå

Politikerne er redde for å bruke for mye oljepenger. Den høye aktiviteten i norsk økonomi skaper frykt for inflasjon og renteøkning.

Helge Quidding

Men det finnes en løsning som har fungert i Norge i over 30 år - nemlig i oljesektoren. Kjernepoenget er at man gir kontraktene til utenlandske selskaper, slik at arbeidskraften ikke tas fra de svært begrensede ressursene vi har innenlands. Modellen går ut på at man arbeider etter en fastlagt skiftplan, bor på arbeidsplassen og reiser hjem til hjemlandet etter endt arbeidsperiode for å avspasere fritiden.

Oppsummert er modellen som følger:

- Kontrakter for storstil jernbaneutbygging settes ut på anbud utenfor Norge (Det er bl.a. stor arbeidsledighet i Tyskland og Frankrike, samtidig som de har god kompetanse på nettopp denne typen arbeid).
- Arbeidstakerne pendler mellom sitt hjemland og Norge etter en skiftordning tilsvarende arbeid på kontinentalsokkelen - et fast antall dager bosatt i «brakkeby» på arbeidsstedet etterfulgt av hjemreise og avspasering av fritid i hjemlandet.

Fordelene er flere:

- Vi får liten reel arbeidsinnvandring
- Vi kjøper det vi trenger i utlandet og skaper ikke økt etterspørsel i Norge
- Vi benytter i hovedsak utenlands arbeidskraft og tapper ikke det norske marked.
- Utbyggingen kan skje på rekordtid - det er bare snakk om hvor mange prosjekter vi ønsker å sette i gang samtidig
- Vi får et moderne, effektivt transport-system som vil bidra sterkt til norsk verdiskaping ved senkede transportomkostninger og redusert skade på miljøet.

Den sittende regjering har satt kollektivtrafikk og jernbane i høysetet, og således bør modellen benyttes til å forbedre og utvikle jernbanetraseene. Det er ikke mulig for toget å konkurrere med stadig nye motorveier, når det selv er henvist til 100 år gamle traseer med kurvatur beregnet på damplokomotiv.



Ny E39: Fedafjorden hengebru.

Foto: Statens Vegvesen

Nå er nettopp en ny trasé av E39 åpnet forbi Kvinesheia, og transporten på vei er således kortet inn med ca 15 minutter mellom Kristiansand og Stavanger. Intet har skjedd på Sørlandsbanen på samme strekning. Samtidig arbeides det intensivt med ny 4-felts E18 mellom Grimstad og Kristiansand - intet skjer på Sørlandsbanen på denne strekningen heller.

Jernbanen har rett og slett tapt i løpet av ganske få år om intet skjer. Den nåværende regjering har ikke lang tid på seg til å iverksette betydelige - dvs milliardinvesteringer -

om det i det hele tatt skal være mulig å få overført trafikk fra vei til bane. Tiden er meget knapp.

Det er bedre å investere oljefondet i fremtidsrettet logistikk enn å salte det ned i «pensjonsfond». God logistikk vil skape arbeidsplasser som igjen vil være bidragsyttere til fremtidig pensjonsutbetalinger.

Det er vanskelig å få politikere til å endre fastlåste holdninger, men denne modellen har vært benyttet i oljeindustrien i 30 år, og har vist at den virker.

Grenland Rail



- Teknisk konsulentvirksomhet
- Utleie av ingeniører
- Utleie av teknisk tegnere

Leifving
Pjærhede
Demningsløst
Til og indre skruer

Grenland Rail AS

Mob 976 45 205 / 473 75 195

Sverresgate 24b, 3725 Skien

E-post hw@grenlandrail.no

Stor turisttrafikk på Raumabanen



Leif Jonny Olestad

Siden 1993 har damptoget hver sommer kjørt fast mellom Åndalsnes og Bjorli med turister. Fra 2003 har Raumabanens Utviklingselskap stått for turistogene med damp i samarbeid med norsk museumstog. I 2003 var det både

damptoget, og NSB BM93-sett som sto for kjøringa, og 6000 reiste det året. I 2004 og 2005 var det damptoget som ble brukt og til sammen reiste 12000 passasjerer de to årene (6000 reisende i 2004 og 6000 reisende i 2005) I årets sesongen er det kjørt hele 18 turer med damptog hvorav 13 turer er fra

Nei til veitbygging som genererer mer trafikk

Åpent brev til Regjeringen fra Norsk forening mot støy

Vi viser til klare signaler fra regjeringen om kraftig økning i bevilgningene til vei og jernbane i høstens budsjett. Vi viser videre til tidligere henvendelser fra oss om manglende oppfølging av Soria Moria-løftet om å innfri nasjonalt støymål.

Skinnegående trafikk forårsaker færre støyplager pr personkilometer enn veitrafikk. Norsk forening mot støy vil be regjeringen om å prioritere jernbane høyere enn vei. Dermed kan Jernbaneverket komme i gang med prosjekter som har måttet vente på grunn av manglende bevilgninger, og som vil føre til reduksjoner i veitrafikken.

Den veisatsingen som finner sted, må ikke være av en type som genererer mer trafikk på veiene, men i hovedsak dreie seg om påkrevd vedlikehold, støydempende tiltak samt andre miljø- og sikkerhetstiltak. Også når det gjelder jernbane, er det påkrevd med flere generelle støydempende tiltak samt med større romslighet overfor spesielt støyplagede langs jernbanelinjene.

Gode transportløsninger på jernbane



- Ofotbanen AS – bruk vår kompetanse til din fordel
- Dedikert, fleksibel og profesjonell på transportløsninger
- Vi utfordrer tradisjonene
- Våre lokførere vil ikke skuffe deg
- Person- og godstrafikk
- Hele Skandinavia som marked

www.ofotbanen.no Tlf +47 769 23250, fax +47 769 23251

Solslyng og skattegnål

Av og til kjenner jeg at gnålet om skatt og offentlige utgifter skaper et sjenerende overtrykk. (artikkelen stod på trykk i Ny Tid den 11. august)

Birgitte Kjos Fonn
Journalistikklektor og redaktør av
Internasjonal politikk



Foto Britt Myhrvold, Ny Tid

[på sporet] I slike stunder trøster jeg meg med togprivatiseringen i England, som tredoblet fellesskapets utgifter på sju år. Østkystruten, som statlige British Rail drev med overskudd, kjøres for eksempel i dag av Richard Branson-selskapet Virgin med 400 millioner pund i årlige subsidier – halvparten av hva hele British Rail kostet i 1989. Samtidig gnåles det om et par ekstra skattemilliarder til fellesformål i Norge. Man kan få solslyng av mindre.

Togprivatiseringen i Storbritannia representerer ifølge historikerne det verste vanstyre av noen britisk industri etter andre verdenskrig. I Norge er vi foreløpig spart for mye dilldall, og det enda min egen oppveksts fluktrute fra det innlandske bygdedyret, selveste Gjøvikbanen, nylig ble lagt ut på anbud. Mange pendlerne i regionen holdt nok pusten, men Richard Branson hadde ikke oppdaget Hadeland ennå. Det hadde derimot blant andre DSB, men da prosessen var over var det sannelig NSB som skulle drive videre. Much ado about nothing, som de sier i togprivatiseringens foregangsland. Men dilldallet viser

seg i detaljene. En gang skulle jeg ta toget fra en nedlagt stasjon på Østlandet. Luken var stengt en gang for alle, og venterommet sto og ventet for seg selv. Men da et medbrakt barn måtte benytte bekvemmelighetene, fant jeg likevel et yrende liv. Bak en godt gjemt dør og i en sky av røyk satt tre vennlige jernbanemennesker og administrerte nøklene. De påpekte selv det idiotiske i å sitte gjemt bak luken uten lov til å selge billetter. De kjedet vettet av seg. Først senere skjønnte jeg at de vennlige menneskene med donøklene trolig var Jernbaneverket, og at den tette røyken måtte være New Public Management. Jeg kom på dette her om dagen mens jeg satt på en liten stasjon nord for Oxford og leste at det britiske konservative partiet nå skammer seg litt over hva de satte i gang. Samtidig

sprang en flittig unggutt rundt på perrongen og klistret opp blå striper som skulle vise at linjen heretter ble drevet av First Great Western, en operatør som i følge seg selv representerer «a new and exciting future for train travel across the south and west of England». Et blikk rundt meg antydte at spenningen var uteblitt for de fleste. Klistremerkene skulle selvsagt skape illusjoner om marked og valgfrihet. Men for en sur togpassasjer er det ikke bare å bytte leverandør. Det mest spennende i sommervarmen var kanskje hvor mye offentlige midler denne operatøren vil rekke å brenne av før merkene skal byttes ut om en ti års tid. Myten om at penger brukes feil bare i offentlig sektor, er hardnakket. En annen myte er at alt blir så mye bedre når det offentlige etterligner det private, for eksempel gjennom en kunstig skilsmisse mellom toget og dets skinner. At folk røyker på jobb raker ikke meg (før røykeloven var det også). Men skal man først gnåle om skattebetalernes penger, må man jo spørre om et organisatorisk skille som hindrer arbeid i å bli utført, er god ressursutnyttelse. Det virkelig spennende i årene som kommer, blir å følge med på forskjellige bransjer som konkurranseutsettes og se hvor mye offentlige ressurser som eventuelt kan søles vekk der, før skattegnålerne endrer fokus.

PS. Da jeg var ferdig med å lese om de flaua toriene og gutten var ferdig med å klistre, kom endelig toget til Oxford. Forsinket, som før.

Din komplette logistikkpartner i miljøknutepunkt Drammen.

H. Strøm AS
transportrådgivning • spedisjon • TPL

H. Strøm Logistikk AS
3 parts logistikk løsninger

RTD
Rail Terminal Drammen AS
Tel 32 26 53 00 fax. 32 83 99 49

nåsjonal / internasjonal spedisjon
fortolling / advisering
transport / distribusjon
22 000 kvadratmeter lager
3. parts logistikk
lagerhotell
ca 600 agenter i 140 land
oversjøiske transporter
flyfrakt
jernbaneløsninger til og fra
Norge og resten av Europa



Prøysen på Sandermosen stasjon

En magisk høysommerkveld da «natta skumre» som Prøysen uttrykte det ga vise-gruppa «Livets landevei» liv til visene hans på Kulturpunktet Sandermosen ved Gjøvikbanen. På bildet ser vi Hans Christian og Linnea synge Mari du bedåre. Levendegjøre var vel rette ordet på det gruppa presterte. De stod ikke rett opp og ned og sang. Neida, visene ble med stor glede også fortalt med førsteklasses skuespill samt tilhørende kostymer. For anledninga ble også Stasjonsmester's gamle trampeorgel dratt fram. Stemninga var god med mange frammøtte og etter forestillinga ble det grilling. Slikt kan man oppleve dersom man en høysommerkveld går av på en liten stasjon på Gjøvikbanen. Ønsker du å vite mer om «Livets landevei», se: www.home.no/livets-landevei

Foto: Jan Kristian Nordal



Hvor er dette?

Redaksjonen har fått inn dette høstlige bildet fra et av våre medlemmer.

Hvor godt kjent er du på det 4077 km lange

norske jernbanenettet? Vi trekker ut tre heldige blant dem som sender inn riktig svar. Første premie gir FJ-trøye og valgfri bok: Gerhardsenlandet eller Full rulle på norske spor. 2. og 3. premien er FJ-trøye. Husk å

oppgi postadresse og hvilken bok du ønsker.

Svarene sendes til For Jernbane Pb 3455 Bjølsen 0406 OSLO eller post@jernbane.no innen 1. november 2006.

Fem på toget

At det ikke ble noe 5 på toget i forrige nummer skyldes ikke noe vedtak om å kutte ut spalten. Årsaken var ganske enkelt mangel på både tid og plass i bladet. Men her er spalten tilbake og denne gangen har vi spurt reisende med Flytoget om de er kjent med at det foregår en høyfartsbaneutredning for tida, om de tror slike tog vil lønne seg samfunnsøkonomisk i Norge.



Kristian

Han og kjæresten skal på ferie til Kroatia. Paret er studenter og reiser ellers kollektivt med månedskort. Høyfartsbaneutredningen har de ikke hørt om, men de tror det vil lønne seg å satse på slike tog i Norge. Ved kortere reiser ville de fvalgt toget dersom det var konkurransedyktig på tid og pris. De kjente ikke For Jernbane fra før.



Hadj

Han skal til Roma. – ellers reiser jeg aldri med tog nå for tida, sier han. Jeg reiste mye før da jeg bodde i Tønsberg. Den banen kunne vært høyfartsbane. Det er latterlig at toget skal behøve å bruke 1n og en halv time mellom Tønsberg og Oslo. Max én time! Han kjenner ikke til høyfartsutredninga, men tror det vil lønne seg. Han ville valgt tog framfor fly i Norge og Sverige dersom tid og pris var noenlunde likt. FJ kjente han ikke til.



Hélien

Hun skal til Amsterdam. T-bane bruker hun hver dag til jobb, men toget tar hun sjelden. Høyfartsutredninga og For Jernbane er ukjent, men hun tror slike baner vil lønne seg og hun ville foretrukket toget framfor flyet gitt noenlunde lik pris og reisetid.



Ragnhild

Ragnhild skal med sin familie hjem til Bodø. Hun var ikke klar over utredningen, og er usikker på om det vil lønne seg med raske baner. –terrenget er vanskelig og kostnadene høye i Norge. Men hun kunne godt tenke seg høyfartsbane Bodø-Trondheim og til Bergen. For Bodø sin del legger hun til at byen burde hatt et bedre kollektivtilbud, kanskje i form av trikk eller en forlengelse av jernbanen. Det er lange bilkøer i Bodø sier hun. Hun reiser ikke kollektivt hjemme i Bodø. Hun kjente ikke til FJ.



Tom

Brüssel er hans hans reisemål. Han bruker vanligvis bil til Gardermoen, i 20% av tilfellene tog og ellers egen bil. Han reagerer på at det nå er blitt mye dyrere å parkere på Gardermoen. Han har hørt om høyfartsutredninga, og tror definitivt det vil lønne seg. Han ville foretrukket tog framfor fly dersom toget var konkurransedyktig. Han har ikke hørt om FJ før.



B-PostAbonnement

RETURADRESSE:

FJ

P.b. 3455, Bjølsen

0406 Oslo



NSB FAMILIE - for store og små

Med NSB Regiontog får du en behagelig feriereise. Og reiser du med barn, kan du velge **NSB FAMILIE**. Dette er en sitteavdeling i toget med et eget område hvor barn kan leke. Her finnes det både bøker og artige aktivitetshefter. Tilbudet er inkludert i togbilletten, men for å sikre deg sitteplass, er det best å bestille på forhånd.

Når du reiser på ordinær pris, kan du ha med deg ett barn fra 4-15 år gratis. Barn under 4 år reiser alltid gratis, uansett hvor mange du har med deg eller om du reiser på rabatterte pris. Innenfor lokale takstområder i Oslo/Akershus og Trøndelag gjelder egne betingelser. Se nsb.no for mer informasjon.

NSB FAMILIE finnes på strekningene:

- Oslo–Kristiansand–Stavanger
- Oslo–Trondheim
- Oslo–Bergen

nsb.no
815 00 888

