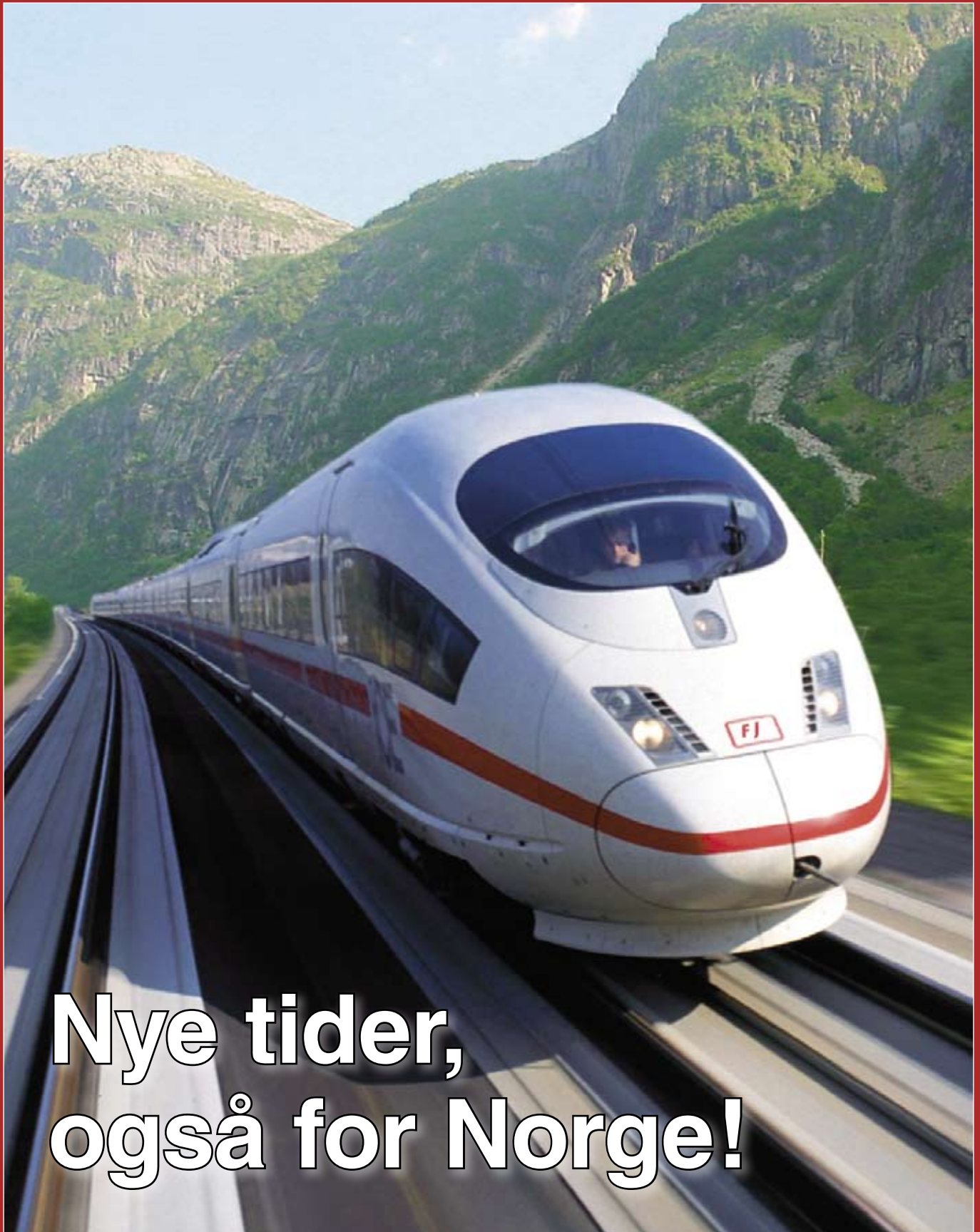


For Jernbane


Tidsskrift utgitt av For Jernbane

28. årgang

Nr. 2 - 2009




**Nye tider,
også for Norge!**



Rekk opp handa
den som røystar
for tog!

Vel du tog framfor bil, buss eller fly, gjer du ditt for å minske miljøbelastninga. Det vil nokon takke deg for i framtida!

Sjå www.jernbaneverket.no



Jernbaneverket

For Jernbane



Ansvarlig redaktør: Kjell Erik Onsrud
Layout/trykk: LO Media, Oslo
Opplag: 1200
Adresse: FJ, Pb 3455, Bjølsen, 0406 Oslo
Web: www.jernbane.no
Epost: post@jernbane.no

Frist for stoff til neste nummer:
14. august 2009

Forsidefoto: Deutsche Bahn og Norsk Bane,
fotomontasje: Øyvind Heen
Artikler og bilder uten navn er skrevet/tatt av redaksjonen.

For Jernbane er en landsdekkende organisasjon med åpent medlemskap for alle som deler vårt grunnsyn. Vi virker for bedre rammebetingelser for jernbanen slik at den skal utføre en vesentlig større del av transportbildet i Norge og mellom Norge og utlandet. Målet er et bedre totalmiljø og styrket verdiskapning.

For Jernbane

2 - 2009



Leder

Departementet fører allmennheten bak lyset

De beregningene som departementet viser til er i hovedsak analysene som ECON Pöyry utførte på oppdrag fra dem selv.

ECON-rapporten har siden den ble lagt fram i november i fjor vært kritisert for alvorlige feil og mangler. Det mest alvorlige er at ECON bevisst ikke regnet med sparte reiseutgifter ved å gå fra fly til tog. Bare for strekningen Bergen-Oslo utgjør dette 2 mrd årlig. Sett over tid er dette alene nok til å forsvare store deler av investeringen! ECON har også brukt en vesentlig høyere rentesats for beregning av usikkerhet for kostnader og inntekter enn det som følger av retningslinjene fra Finansdepartementet for slike store prosjekter. I tillegg er det også lagt på usikkerhet for investeringene etter tysk metode (+ 20 %).

Dessuten baserer ECONs analyser seg på et minimumskonsept med enkeltspor, begrensa fart, få stopp undervegs og ingen godstrafikk (anbefalingene fra den tyske VWI-gruppa – som jobbet på oppdrag fra departementet og Jernbaneverket) Det er klart at et slikt opplegg vil fange opp mindre av trafikken på de aktuelle strekningene. Alle de norske forslagsstillerne baserer seg på dobbeltspor og blandet trafikk. Nå beregnet likevel VWI at investeringene var samfunnsøkonomisk lønnsomme.

Miljøgevinstene

Ved siden av gang- og sykkelveger er høg-



Shinkansen 500, foto TEE

.....også for Norge!

Flertallet i Transportkomiteén på Stortinget har pålagt Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket å utrede høgfartsbaner med sikte på å kunne fatte et vedtak om bygging i god tid innen 2013. Frp er mot. Høyre, Venstre og Krf mener de utredningene som allerede er gjennomført gir grunnlag for å beslutte bygging nå. Flertallet mener det bør jobbes videre med et konsept for flerbruksbaner, dvs. et banesystem for blanda trafikk slik at også godstrafikken og undervegsmerkene fanges opp.

Samferdselsdepartementet setter bremsene på.

Departementet sier det ikke blir lyntog i Norge på mange år ennå fordi saken er komplisert og viser til utredninger de har fått gjennomført som tyder på at det blir for dyrt og ikke står i forhold til miljøgevinstene.

Ja, saken er komplisert, men ikke verre enn at andre land har greid det før oss innen rimelig tid. Departementets opptatthet av lønnsomhet i forhold til høgfartsbaner står i et underlig dobbeltmoralens lys når de jernbane- og vegprosjektene som departementet selv har vært med å utarbeide i Nasjonal transportplan har en negativ samfunnsnytte på 42,8 milliarder!

fartsbaner de eneste infrastrukturinvesteringene som vil senke klimagassutslippene. Større flyplasser og flere motorveger, slik det nå ligger an til vil i alle fall ikke gjøre det. En konkurransedyktig flerbruksbane vil gjøre det mindre nødvendig å bygge ut for fly og bil og dermed spare verdifulle arealer. Da blir det også mindre støy og forurensing lokalt.

Bergensbanen også omstridt

Forhistorien til Bergensbanen, som i år fyller 100, danner en slående parallell til dagens høgfartsdebatt. Bergensbanen var det første forslaget til bane i Norge som møtte motstand. Forut for bygginga var det en lang og oppheta debatt. Jernbaneledelsen var også mot, men ga etter på grunn av det politiske presset. Etter at det ble skaffet til veie tysk kapital ble Bergensbanen vedtatt av Stortinget med et knapt flertall (60/53). Men så ble det vedtatt at vi likevel skulle greie finansieringa sjøl, derav det berømmelige statsbudsjettet. I dag kunne vi ikke tenke oss de siste 100 åra uten Bergensbanen. Reisetida mellom Bergen og Kristiania gikk ned fra 55 timer med båt til ca 15 timer med toget, og ikke minst, det ble billigere å reise!

Somler med Alnabruterminalen

Plan- og bygningsetaten og byråden for byutvikling i Oslo kommune har somlet med reguleringsplanarbeidet for samlastterminalområdene på Alnabru og Sydhavna. Byutviklingskomiteén vil derfor ikke kunne behandle saken før sommerferien som forutsatt. Usikkerheten som rådet førte til at bystyregruppene til Ap, Høyre og Frp den 2. juni

kom med en skriftlig erklæring om at de vil gå inn for at Posten Norge skal få etablere seg på Nettlast- og NRF-tomtene ved Alnabru, når saken trolig kommer opp til behandling til høsten. Avklaringen var viktig for Posten som ikke kunne utsette beslutningen om lokaliseringen av ny terminal. Både regjeringen og Oslo bystyre har tidligere

vedtatt at Alnabru også etter 2020 skal være navet for gods på bane i Norge. En utflytting fra byen og spredning av samlasterne, som er jernbanens godskunder, ville gitt en mindre gunstig lokalisering og ført til mer tungtrafikk på vegene.



Fra gjenåpninga av dagtoget Oslo-Stockholm. Når skal samferdselsministrene åpne høyfartsbanen? Foto: Erik Hardeng

Planer for høyfartsbane Oslo – Stockholm

Når kan vi suse med tog til Stockholm på under tre timer? Mange har lekt med tanken, den pensjonerte sosialøkonomen Didrik Seip har gjort litt mer, han har presentert et konkret forslag til ny høyfartsforbindelse Oslo-Stockholm, som en del av hans arbeid med høyfartsbaner i Norge.

Erik Hardeng

Oversett bane med stort potensial

Trafikkgrunnlaget for Oslo-Stockholm er så stort at det er underlig at ikke banen får mer oppmerksomhet. Med ca 1 million mennesker omkring Oslo og 2 millioner omkring Stockholm bør trafikkgrunnlaget overgå mange foreslåtte norske høyfartsbaner. I 2007 reiste ca 850.000 passasjerer med fly på strekningen, transitpassasjerer kommer i tillegg.

Utkast til høyfartstrasé

Det er på strekningen fra Lillestrøm mot Karlstad det er mest å hente når farten skal opp. Terrenget by hverken på fjord- eller høvfjellkryssinger, så utgangspunktet skulle være godt. Seip tar utgangspunkt i dagens Gardermobane og foreslår en ny bane som

går østover ved Kløfta. Banen krysser Glomma like syd for Vorma og treffer dagens bane nord for Årnes. Banen går i tunnel litt syd for Skarnes for å rette ut svingen og følger dagens bane til Kongsvinger. Den nye banen bygges som enkeltspor, mens dagens bane brukes som kryssingsspor. Videre inn i Sverige fortsetter banen langs dagens trasé, men den går litt øst for Åmotsfors (som fortsatt betjenes av lokaltog). Banen går videre til Arvika, Kil og Karlstad.

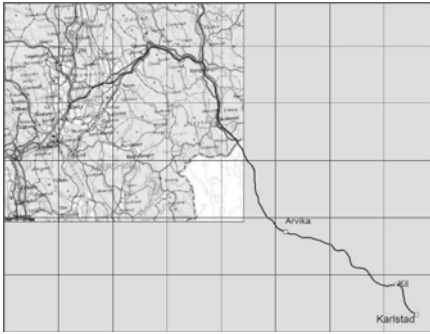
Seip anslår ca 200 km ny bane vil koste ca 20 mrd kr, basert på tall fra den tyske VWI-rapporten om høyfartsbaner i Norge. Bare ca 17 km (8,4 %) behøver å bli tunnel, mens ca 4 km blir broer, bl a over Glomma og noen svenske elver og sjøer. Maksimalfarten blir 270 km/t.

Utnytter Gardermobanen

Forslaget om å utnytte Gardermobanen kom antagelig først fra Terje Andersen i Det norske Veritas i Norsk jernbaneklubb sitt diskusjonsforum på Internett i 2007. Fordelen er at en slik trasé går i enklere terreng samtidig som banen fortsatt går om Skarnes og Kongsvinger.

Først 3 timer, deretter 2 og ½ time

En ny bane gir vesentlig bedre reisetider enn i dag. Fra Oslo blir det i beste fall 35 minutter til Kongsvinger, 50 minutter til Arvika, 1:06 til Karlstad og 2:56 til Stockholm. Ca 100 km ny bane videre fra Karlstad mot Hallsberg kan redusere reisetiden Oslo – Stockholm ytterligere til ca 2:30, som fullstendig kan utkonkurrere flytrafikken.



Dobbeltspor?

Seip foreslår altså en enkeltsporet bane for å begrense kostnadene og planlegger høyfartstog hver time med litt forskjellig stoppmønster, sammen med flere lokaltog. I dag er det ca 1 million flypassasjerer på strekningen. Hva om høyfartstog og godstog blir så populært at det trengs mer kapasitet? Da må man vurdere dobbeltspor. Det er samme dilemma som vi ser for de andre aktuelle strekningene for høyfartsbaner i Norge. På svensk side er det dobbeltspor fra Hallsberg og videre østover.

LINX

Det er ikke første gangen Oslo – Stockholm vurderes. Vårt tidsskrift hadde en omtale for

ca 10 år siden, da de første planene for Linx ble lagt frem. Linx var et datterselskap av SJ og NSB som kjørte tog direkte mellom de skandinaviske hovedstedene. Da var beste reisetid 5:55, mens Linx til slutt oppnådde 4:44 etter en del lokale sporforbedringer. Linx-trafikken ble dessverre nedlagt for fire år siden. Etter en pause fikk vi for to år siden et saktegående alternativ fra SJ. I fjor kom Unionsexpressen, men den stoppet på grunn av intern konflikt.

Lillestrøm-Arvika

Det var flere forslag til videre forbedringer. Bruker man linjal på kartet ser man at en helt ny direktelinje Lillestrøm – Arvika sparer ca 60 km og kan redusere reisetiden med ca én time, men linjen kan bli dyr og får trolig mindre lokaltrafikk enn bane om Skarnes og Kongsvinger. Det har også vært forslag om å legge om Stockholmstogene i Sverige til å kjøre nord for Mälaren dersom denne forbindelsen forbedres. Det er altså flere muligheter.

Naturvernforbundet

Også Naturvernforbundet reklamerer for Oslo – Stockholm i sin siste rapport om klimautslipp og energiforbruk. Naturvernfor-

bundet legger stor vekt på å bygge ferdig en fullstendig høyfartsbane, ikke bare klatte på dagens baner. Dessuten bør man prioritere en bane som erstatter flytrafikk for å oppnå god klimaeffekt. Dette oppnår vi med å bygge ut Oslo – Stockholm.

Ignorert

VWI-rapporten kuttet ut Oslo – Stockholm på helt feilaktig grunnlag (ble ikke høyfartsbane i Norge! – hva da med Oslo-Göteborg?). For Jernbane har påpekt dette i sin høringsuttalelse. Jernbaneverket valgte å ignorere våre kommentarer, så det er usikkert hva som er sjansen for at vi snart kan kjøre fort til Stockholm, 138 år etter at denne forbindelsen ble åpnet. I dag er reisetiden tilbake til 90-tallet; 6 ½ time med gammelt materiell, så det er sterkt behov for forbedring.

Du finner forslaget fra Didrik Seip her:

<http://tog.seip.no/Dokumenter/Stockholmsbanen.pdf>

Rapporten fra Naturvernforbundet finnes her:

<http://www.naturvern.no/cgi-bin/naturvern/imaker?id=124294>



LINX-toget ved Haga på Kongsvingerbanen i 2004. Foto: Roar G. Nilsson

Mulighetenes jernbane

På bakgrunn av usikkerhet rundt videre utbygging av riksveg 2 fra Kongsvinger og vestover og misnøye med manglende prioritering av Kongsvingerbanen i nasjonal transportplan har tre lokalt engasjerte privatpersoner; Tor Haug, Geir Lahnstein og Terje Martinsen, lansert ideen om mulighetenes jernbane.

Konseptet består grovt sett av to elementer:

- Godsbanen innebærer opprusting av Røros-, Solør- og Kongsvingerbanene til å kunne ta de godstrafikken mellom Nordland/

Trøndelag og Østlandet. De foreslår også en godsterminal ved Kongsvinger slik at gods til og fra Sverige/Kontinentet kan gå via den store hallsbergterminalen i Sverige og således ikke belaste Alnabru.

- Høgfartsbane i felles trasé sparer samfunnsverdier og skaper avlastningsregion; det foreslås høgfartsbane mellom Oslo og Stockholm over Kongsvinger. Rask togforbindelse til Oslo skal gjøre Skarnes, Odal og Kongsvinger (Glomdalsregionen) til en avlastningsregion for Oslo. Skarnes får ny

stasjon utafor tettstedet og ny bane og riksveg 2 er tenkt i en felles kortere trasé sør for Glomma mellom Skarnes og Kongsvinger. Felles trasé skal spare kostnader til utbygging samt verdifull matjord som ellers vil gå tapt ved en vegtrasé nord for Glomma. I tillegg skal kortere trasé gi 11 millioner færre kjørte km på Rv 2 i året.

For mer info, se <http://www.senterpartiet.no/article58124.html>

Bygg Nittedalsbanen!

Det vil etter min mening være fornuftig å bygge Nittedalsbanen i stedet for Ringeriksbanen. Nittedalsbanen vil også fungere som en innkorting av Bergensbanen, men har i tillegg følgende fordeler:

- redusert reisetid på Gjøvikbanen
- økt kapasitet for person- og godstrafikk på Bergensbanen



Johannes Rindal

- en «jernbanering» rundt Oslo, som vil avlaste Vestkorridoren og Oslotunnelen
- mulighet for en ringbane med lokaltog Drammen - Hønefoss - Nittedal - Oslo S

Det er derfor for enkelt når Jernbaneverket avfeier Nittedalsbanen under utredningen av Ringeriksbanen. De legger til grunn at førstnevnte er et mer kostbart prosjekt. (4,5 milliarder mer, etter en foreløpig beregning) Mulig det, men de positive effektene for hele Oslo-regionen gjør at det er en bedre løsning likevel. Dessuten foreligger en dyr ønskeliste for dagens Gjøvikbane, summert til 5,4 milliarder,

der, der ønsker for nærmere 5 milliarder blir overflødige dersom Nittedalsbanen bygges.

Oppsummert:

- la oss velge det beste prosjektet
- la oss kutte reisetida på Bergensbanen samtidig som vi kutter reisetida på Gjøvikbanen

LA OSS BYGGE NITTEDALSBANEN!

Johannes Rindal

*Politisk Nestleder, Senterungdommen
Fylkestingsrepresentant Oppland*

Forklar miljøavgiftene

Miljøavgifter møter ofte politisk motstand. For å vinne økt aksept er det viktig å forklare formålet med miljøavgifter bedre, og vise tydeligere hva inntektene blir brukt til, viser en ny doktorgrad ved CICERO.

Forstår ikke miljøavgiftene

Steffen Kallbekken har studert motstanden mot miljøavgifter i sin doktorgradsavhandling. Den viser at mange har vanskeligheter med å forstå formålet med miljøskatter: De blir sett på som en inntektskilde for staten mens det egentlige formålet er, eller burde være, å motivere til atferdsendring som vil øke velferden.

– Studien viser at dersom politikerne ønsker økt bruk av miljøavgifter i klimapolitikken, er det viktig å forklare formålet med disse avgiftene bedre, sier Steffen Kallbekken.

Forstår ikke

– Mange har problemer med å skjønne at en

miljøavgift gir en atferdsendring. Dette er jo hovedpoenget med miljøavgifter. Men mange tenker at så lenge pengene ikke blir brukt til miljøtiltak har de heller ingen miljøeffekt, forklarer han.

Rushtidsavgift

– Et eksempel på at en avgift kan ha stor effekt er at da Stockholm innførte en rushtidsavgift, falt trafikken inn til byen med mellom 20 og 25 prosent. Dersom politikerne ønsker å vinne aksept for miljøavgifter de innfører, må de derfor gjøre en langt bedre jobb enn i dag med å forklare hvordan slike avgifter virker, ifølge forskeren.

– Der slike forklaringer ikke er tilstrekkelig, kan en annen utforming av skattene, slik som øremerking, øke aksepten, sier Kallbekken.

Kostbare tiltak kan være nødvendige

Mange av tiltakene som øker aksepten for miljøavgifter, slik som øremerking og utde-

ling av gratis kvoter, er økonomisk kostbare. En økonom vil derfor ofte fraråde slike løsninger.

– Basert på forskningen jeg har gjort, vil jeg si at et tiltak som øremerking noen ganger kan vise seg å være nødvendig. Men før slike tiltak blir tatt i bruk, er det viktig å forsøke å øke forståelsen for formålet og virkemåten til miljøavgifter, sier Kallbekken.

– Dersom man klarer å bygge tillit til at inntektene blir brukt på en fornuftig måte, kan man kanskje i større grad unngå slike økonomisk kostbare tiltak.

Kilde: Cicero

Den som ønsker tilgang til avhandlingen må henvende seg til Steffen Kallbekken tlf 22 85 87 58 eller steffen.kallbekken@cicero.uio.no

Hurtigspor Oslo – Stockholm!

Ja, jeg er stor tilhenger av tog. Nedlegging nattoget Oslo-Stockholm har jeg kjempet i mot siden midten av 1990-tallet. Og all øvrig forsering av togstrekningen de siste femten årene, som da de la ned hele Stockholmstogget ved inngangen til unionsjubileet 2005!

Her har de utredning på utredning om muligheter for hurtigspor i Norge – og så unntar de strekningen Lillestrøm-Charlottenberg, som er det enkleste toglandskapet i hele Norge. Svenskene har dratt hurtigspor på sin side av grensa, det er Norge - i første instans - som torpederer samarbeidet.

Snart vil det bli slutt på unødig flytrafikk overhodet, om ikke havet skal stige oss opp over ørene. At ikke Stoltenberg og den såkalte Arbeiderpartiregjeringen skjønner dette!

Jeg reiser mye mellom Stockholm og Oslo og er tvunget til å bli flykunde. Det går 20 daglige flyavganger hver dag, begge veier. Med hurtigspor ferdig ville togreisen ta tre timer. Den totale reisetiden blir kortere enn en flyreise. Og nattogetproblematikken vil ha løst seg selv. Men inntil den tid er det klart at vi skal ha nattoget.

Jan Erik Vold



*LINX-toget forlater Oslo i 2004.
Foto: Roar G. Nilsson*

Byggjer høgfartsbane til lågpris

Jernbaneverket bør dra på svenskehandel. Banverket i Sverige byggjer høgfartsbane langs Bottenviken for ein firedel av prisen vi snakkar om i Noreg.

John Lindebotten

– Hur är det möjligt?

På kontoret sitt i Örnsköldsvik sit Lennart Westberg og ristar på hovudet. Prosjektsjefen for Botniabanan AB blar i rapporten frå den tyske VWI-gruppa. Han trur mest ikkje det han les. Og skjønar ingenting.

– Dette er skyhøgt over alt det som vi har rekna på.

Westberg reknar etter sjølv. Deler 79 milliardar kroner på 338 kilometer «nybygd strekning» mellom Oslo og Bergen, slik det står i den tyske lyntogutgreinga. Svaret? 233 millionar kroner for kvar kilometer. Det er nesten 250.000 kroner for 1 meter jernbane. Westberg sjølv byggjer høgfartsbane av same slag som det er snakk om i Noreg – for 67.000 kroner meteren.

Systemfeil?

– Her må det vera ein systemfeil. Høgfartsbaner i Tyskland er svært dyrt, på grunn av alle grensesnitt til utbygde område. Og tyske konsulenttenester er dyre. Kanskje ligg det noko her, er det næraste Lennart Westberg kjem ei mogleg forklaring.

Westberg sjølv driv ikkje med lause anslag for Botniabanan. Den 190 kilometer lange høgfartsbana frå Kramfors nord for Sundsvall til Umeå vart starta i 1999. Statsministeren sjølv, Göran Persson, sprengde den fyrste salven. No er store delar av strekninga ferdig. Opning er sett til 2010.

Uforståeleg avstand

– Vi har bra oversikt over kva dette vil kosta no, seier Westberg. Prisen vil liggja på rundt 12,5 milliardar norske kroner. Det er medrekna planlegging og prosjektering, men frårekna finanskostnader.

Botniabanan er Sveriges største infrastrukturiltak i moderne tid. Høgfartsbaner i Sør-Noreg vert og det største norske infrastrukturiltaket i moderne tid. Men same korleis Lennart Westberg snur og vender på tala – med alle moglege atterhald for ein stram entreprenørmarknad og kostnadsauke – så er avstanden mellom hans eigne faktiske tal for Botniabanan og dei tyske anslaga for norske høgfartsbaner uforståeleg stor.



Botniabanans arkiv

«Norsk» kystlandskap

Botniabanan går langs kysten og bind saman ei rekkje større og mindre byar mellom Sundsvall og Umeå. Ho erstattar eit gammalt og krokut jernbanespor frå 1890-talet som går lengre inne i landet. Det nye sporet vert bygt for 250 kilometer i timen. Strekninga vert den fyrste i Norden som får signalanlegg etter EU sine nyaste tekniske krav. Her er ikkje spart på noko. Men no er sjølv sagt ikkje kystlandskapet ved Bottenviken det same som høg fjellet mellom Oslo og Bergen.

– Store delar av strekninga går gjennom småkupert eller flatt skogslandskap. Men i sør kryssar bana det landskapet vi kallar Höga Kusten. Det liknar på norsk kystlandskap, med fjell opptil 500 meter. Her har vi mange tunnelar, eit par på fem og seks kilometer. Til saman har vi 25 kilometer tunnelar, seier Lennart Westberg.

– Og kor mykje kostar tunnelane pr. kilometer?

– 68 millionar kroner for utsprenging. Så kjem jernbanedelen i tillegg, med køyreveg, straum og signalanlegg. Det er 12 millionar kroner. Det er forresten det same over heile strekninga, same korleis terrenget er. Då får vi 80 millionar kroner kilometeren for fullt utstyrt jernbanetunnel. Og det er medrekna servicetunnel, seier Lennart Westberg.

140 bruer

Geografien elles i Nord-Sverige er slik at dalar og elvar kryssar landet frå norskegrensa til Bottenviken. For Botniabanan, som går langs kysten, kjem alt dermed på tvers. Dette har gjort det naudsynt å byggja 140 større og mindre bruer. To av elvane er breide som norske fjordar ved munningen. Ångermanälven må kryssast med ei bru på ca. 1 kilometer. Brua over Umeälv vert 1,9 kilometer lang. I følgje Lennart Westberg er det bruene som dreg prisen mest opp på Botniabanan, med 145 millionar kroner kilometeren.

Billegare med dobbeltspor

Westberg sin konklusjon er at med prisar som på Botniabanan kunne høgfartsbana mellom Oslo og Bergen byggjast for 25 milliardar kroner, og med tunnel heile vegen.

– På Botniabanan skulle vi gjerne bygt dobbeltspor. Vi reknar ca. 30 prosent i tillegg på kostnaden. Men det hadde vorte for dyrt, seier Westberg.

Skal vi tru Westberg, kan lyntoget på Bergensbanen køyra på dobbeltspor til langt under halvparten av prisen som den tyske VWI-gruppa har rekna seg fram til – for enkeltspor.

Artikkelen stod første gong på trykk i Bergens Tidende 19/11-07 og er gjengjeve med tillatelse frå journalisten.

Jernbanens nye århundre

Til høsten er det valg og det har vært sammenhengende drift på Bergensbanen i 100 år.

Hallgeir Langeland (SV)
Storingsrepresentant fra Rogaland

Jernbanen er et hundreårsprosjekt, og vel så det. Vi kjører i dag rundt på linjer som ble bygd på 1800-talet. Slik vil det også bli med de toglinjene vi bygger ut de neste ti åra; de vil samfunnet ha nytte av lenge – og de vil være investeringer i ei karbonfri framtid. Blir du med?

Den første og største lyntogsatsingen, japanske Shinkansen, kjører fortsatt på de samme sporene som ved starten for 45 år siden. Men i mellomtida har togteknologien økt farten fra 200 km/t til godt over 300 km/t. Og ikke en passasjer har dødd som følge av ulykker.

Hver dag fraktes 360 000 passasjerer på den mest trafikkerte linjen, mellom Tokyo og Osaka. Det sier noe om høyhastighetsbanene enorme trafikkpotensial og fortrinn framfor bygging av motorveier.

Komforten er upåklagelig. I fjor kjørte jeg det spanske AVE-toget mellom Madrid og Malaga sammen med transportkomiteen på Stortinget. 300 km/ timen gjennom Andalusia – uten at rødvinsglasset mitt skvulpet.

På strekningen Madrid – Sevilla som ble åpnet i 1992 har toget nå en andel på 84 % av trafikken. I fjor åpna strekningen mellom Madrid og Barcelona. Nå tilbakelegges strekning som tilsvarer Verdal – Oslo på vel 2,5 timer. Dette var verdens mest trafikkerte flyrute med over 900 avganger i uka. Toget har allerede halve markedet. Om et par tre år regner de med at toget står for 2/3.

Spania satser utrolige 1000 milliarder på å bygge ut et nasjonalt høyhastighetsnett de neste ti åra. Målet er at over 90 % av spanjolene skal bo innfor en radius på fem mil fra nærmeste stasjon. Nettet omfatter også områder med om lag samme befolkningstettheten som norske storbyområder – og målet er mindre bil- og flytrafikk, samt vekst og økonomisk utvikling. Lyntoget skal bidra til å trekke Spania ut av finanskrisen. I tillegg settes toget i sentrum for klimapolitikken. Hvorfor sliter SV med å få til denne koblinga med finanskrisen og satsing på lyntog i Norge?



Med spanske AVE reiser du behagelig og sikkert i 300. Foto TEE.

Tyrkia, Iran, Norge..?

Toget har nå sin renessanse og settes i sentrum både for transportpolitikken og miljøpolitikken. Nøkkordene er bærekraftig mobilitet.

Tyrkia har alt satt sin første høyfartstog mellom Ankara og Istanbul i drift. Landet skal bygge ut et helt nett av høyfartslinjer.

De neste åra vil ina bygge ut hundrevis av mil med toglinjer. Så forskjellige land som Argentina, Marokko, Iran og Canada satser friskt. I Sverige støtter nå seks av sju partier bygging av Europabanan med en hastighet på om lag 350 km/t. En svensk rødgrønn regjering vil også sette i gang byggingen dersom de kommer til makta etter valget til neste år.

Deutsche Bahn til Norge?

Fortsatt er det mange som mener høyfartsbaner er utenkelig i Norge; et langt land med fjell, fjorder og alt for lite folk til å satse på toget. Denne seige myten vil bli avlivet i den norske debatten. Det er jeg overbevist om. Lyntoget står foran sitt store gjennombrudd som et norsk prosjekt.

Ikke minst har nå Deutsche Bahn levert et faglig fundament som begrunner hvorfor det er fornuftig, framtidsretta og politisk riktig å bygge ut høyfartsbaner i Norge.

Det er grunn til å gi honnør til Norsk Bane

og de kommuner og fylker som har gått foran for å få fram lyntog som et reelt alternativ. Å engasjere Deutsche Bahn assistert av det svenske jernbanefaglige miljøet i Vectura vil trolig framstå som et vendepunkt i den norske debatten.

Deutsche Bahn har gjennomført solide analyser av mulighetene for å bygge ut høyhastighetsbaner, og har foretatt grundige vurderinger av to strekninger; Oslo – Trondheim via Gudbrandsdalen og Oslo – Bergen/ Haugeund/ Stavanger over Haukeli.

Når Deutsche Bahn anbefaler bygging av høyhastighetsbaner i Norge, så bør regjeringen og Stortinget lytte. De mener det er mer enn godt nok trafikkgrunnlag mellom våre største byer.

Det er også interessant hvordan Deutsche Bahn framhever togets potensial som en motor i næringsutviklingen, som en måte å knytte landsdeler og regioner sammen. Og summen av kostnader og nytte er meget positive. For strekningen Oslo – Vestlandet vil samfunnet få igjen nær 3 kroner for hver krone som settes inn i bygging og drift av strekningen.

Med norsk metode kommer nesten alle vei- og jernbaneprosjekter kommer ut med negativ kost-nytteverdi. De to strekningene som Deutsche Bahn har studert kommer ut

med store pluss i det samfunnsøkonomiske regnskapet. Norsk metode har bare en horisont på 25 år og opererer med forholdsvis lave priser på CO₂-utslipp.

Jeg henviser til de utmerkede artiklene i Jernbanemagasinet (nr 3 2009) om de store svakhetene i den norske modellen for å beregne samfunnsnytte av store infrastrukturprosjekter. Når de to strekningene kan redusere klimautslippene med 1,4 millioner tonn per år så er dette betydelige bidrag for å nå norske klimamål.

Det er høye investeringstall; vel 100 milliarder for Oslo – Trondheim, og om lag 150 milliarder for Oslo – Vestlandet. Det vil helt sikkert bli brukt som en hovedinnvending mot å bygge. Norge har erfaring innen olje og gass med prosjekter til 60 – 80 milliarder kroner: De gir store inntekter på kort sikt, men olja tar slutt.

Når vi bygger høyfarts jernbane investerer vi for hundre år og vel så det. Derfor må Norge finne utbyggings- og finansieringsløs-

ninger som nettopp tar høyde for langsiktigheten i investeringer som i tillegg vil bidra til at Norge blir et lavutslippssamfunn, som fjerner miljøskadelig bil- og flytrafikk.

250 milliarder til motorveier eller jernbanespor?

Det er interessant at Deutsche Bahn har beregnet en kilometerpris på 180 – 220 millioner kroner for dobbelspora jernbane. I Nasjonal transportplan framgår det at kilometerprisen for å bygge ut 23 mil med ny motorvei i Norge de neste åra er på 182 millioner kroner i snitt. Når et dobbelspor har fire til fem ganger høyere kapasitet for trafikk, så burde valget være enkelt. Fremskrittspartiet og Høyre vil ha en Nasjonal motorveiplan, og FrP har programfesta utbygging av 250 mil med fire felts veier til en prislapp som er langt høyere enn de selv oppgir; 220 milliarder kroner. Valget burde være enkelt for Norge. Vi må la toget ta transportarbeidet både for personer og gods mellom våre regioner. Når rei-

setidene med toget kryper ned mot litt over to timer mellom Oslo og Trondheim – Vestlandet, blir toget uslåelig.

Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan har konklusjoner som i stor grad bygger på utredninger om separate, enkelspora linjer. Det er åpenbart at et konsept med blanda trafikk gir helt andre muligheter – som også er tilpasset norsk geografi og befolkningsstruktur.

Arbeidet fra Norsk Bane og Deutsche Bahn må sette spor – bokstavelig talt i oppfølgingen av Nasjonal transportplan. Vi må få fart på arbeidet. Regjering og Storting må så raskt som mulig og forsvarlig må ta beslutningen. SV er i alle fall tydelige. Vi vil ha lyntoget på skinnene, og vil komme i gang med første hele strekning innen 2015. Samtidig er det viktig at vi kobler oss på et skandinaviske og europeiske nett.

Sørg for at det er et sterkt SV som skal forme framtida etter høstens valg.



Vi som bor ved jernbanen

...Jeg kan se et bånd av ansikter blekne bak avisene som lynblinkene i august. Tordenen kommer etterpå. Alt blir en vane. Hold munn og lukk vinduene. Og så kommer stillheten.

Det varte ikke så lenge som jeg trodde. Årene går, pendelen svinger, den er av jern og tung: Syd-nord, tikk-takk, nord-syd. Sitte og se at

alt går over. Til tiden er inne for nattoget, hvis det holder ruten...

Rolf Jacobsen(1907-1994), utdrag, fra samlingen Pusteøvelser, 1975.

Diktet er gjengitt med tillatelse fra Jacobsens sønn; Trond Tendø Jacobsen

Tog i 20!

Heller ikke i denne tiårsperioden er det penger til ny tunnel i Drangsdalen, så raske krengetog får fortsatt snegle seg i 20 km/t ned den rasfarlige strekningen. En slik fart hører ikke til i vårt århundre, heller ikke i de to forrige. Sjølv de to minste smalsporlokomotivene «Tjalve» og «Røskva» hadde i 1868 en toppfart på 45 km/t.

Men verre enn sneglefarten er rasfaren. Tenk om det store raset går og jernbanen blir stengt i månedsvise. At et tog skulle bli tatt av raset tør jeg ikke engang tenke på.

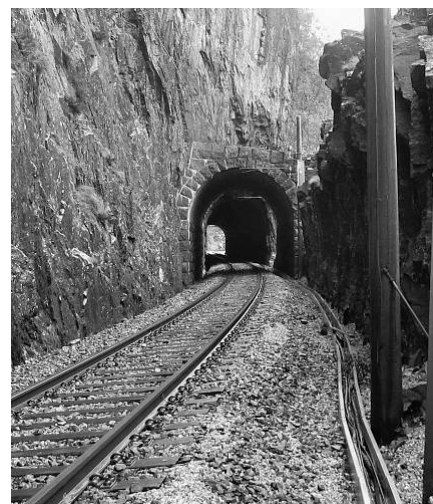
Forlenget kryssingsspor på Ualand og ny veibru over jernbanen på Helleland er ikke fremtidsrettet. Men når det ikke fins vilje til å bygge direktelinje søraustover fra Egersund til Heskestad må disse likevel prioriteres. Så

togene fra Egersund må fortsette omveien nordover om Helleland.

For hunder år siden blei Bergensbanen bygget; et nasjonalt storverk. Nå sier økonomene at det er farlig å bruke pengene innenlands. Det er viktigere å tape pengene på utenlandske børser. Jeg kan nesten ikke tro det er sant, men jeg har hørt at de pengene som er tapt allerede kunne vært nok til å bygge ti Bergensbaner! Og hva har vi fått i stedet? Ingenting!

Vi må jo glede oss over at samferdselsbevilgningene øker i år, men det er for lite etter mange års forsømmelser. Det er vel viktigere å investere i ødeleggelse av regnskogen og ulovlige bosettinger i Israel.

Johannes Østfold



Vassenden

Transportplan uten nye tanker

Det nye dobbeltsporet Oslo-Ski skulle være i bruk nå, etter den ti år gamle transportplanen (NTP) som er utgått på dato. Nå sier samferdselsminister Liv Signe Navarsete at: «Det skal i samarbeid med de tre kommunene utarbeides planprogram.»

Tormod E Eitrheim

Den 11. juni skal Stortinget vedta NTP. I skrivende stund er det tautrekking i Stortinget. Men det er ikke signal om at regjeringspartiene vil sikre et bredt flertal for sine forslag. Dermed blir NTP et lite forpliktende dokument på godt og vondt.

Når denne NTP-planperioden er over i 2020 er det etablert et europeisk nettverk av høyhastighetsbaner. Våre planer er at i 2040 skal toget Bergen-Oslo bruke «bare» fem timer og ti minutt. Dagens japanske rutetabell viser at distansen tilbakelegges på to timer, med tre stopp. Tre timer og 50 minutt med 11 stopp. Trondheim-Oslo skal toget bruke «bare» 5,5 timer. Tokyo-Osaka er nødvendigvis like langt som Dovrebanen, Oslo-Trondheim. Med stopp på alle stasjoner bruker toget 4 timer. Med bare 3 stopp bruker toget 2,5 time. Dagens tog har toppfart 300 km/t. De nye togene skal kjøre strekningen med 320 km/t. Mange nye høyhastighetsbaner bygges/planlegges for 360 km/t.

Jernbane og vei er forsømt, sier Navarsete. De skyldige er samferdselsministre fra KRF, SP, V og Høyre som hver har hatt to ministre de siste 40 år før Navarsete. Arbeiderpartiet hatt 10 ministre på den tiden og er ikke helt uskyldig i manglende bevilgninger. Senterpartiet sin medisin er å bruke mer penger fordi alt er blitt dyrere. Men å åpne for investeringer i løsninger som er energieffektive og miljøvennlige kommer ikke på tale.

Stortinget spør statsråden slik: «Legger regjeringen opp til endringer i måten drift og vedlikehold på jernbanen i dag gjennomføres?» «Nei», svarer samferdselsministeren.

Stortinget holder nå på med å «strø sand» på den nasjonale transportplanen, NTP, for det neste tiåret. Før sommerferien har et lite flertall vedtatt planen. Om knapt et halvår har vi mest sannsynlig et nytt flertall i Stortinget. Budsjettet for neste år blir vedtatt uten nevnte forpliktelse til vedtak gjort av et annet flertall.

Burde ikke dokument som transportplanen bli vedtatt tidlig i perioden. Da ville det samme flertallet ha ansvar for de tre neste budsjettene.

Det var under Venstrestatsråd Skogsholm at Kolsåsbanen mellom Oslo og Bærum sluttet å gå. Senterpartistatsråden har latt banen



Fortsatt i gamle traseer; Oslo-toget på Hønefoss st. Foto: Karina Engebretsen

fortsette å ruste. Svevebanen til Fornebu er fortsatt en luftig plan. Bilkøene blir tettere og langsommere. Statens løsning er mer bompenger uten planer om tiltak som gir mulighet til å reise med tog eller bane som ikke gir lokal forurensning.

Problemene for pendlere som benytter NSB er det ingen offensiv holdning til. Stortinget spør statsråden slik: «Legger regjeringen opp til endringer i måten drift og vedlikehold på jernbanen i dag gjennomføres?» «Nei», svarer samferdselsministeren.

Mange land har skjont at høyhastighets-tog er framtidrettet miljøvennlig transportform som stimulerer det som i dag er regnet som utkant.

Den offentlige debatten om høyhastighets-tog begynte her i Norge i 1992, samme året som Spania åpnet sin første linje. Tyskland hadde da ett års erfaring, Frankrike 11 år og Japan hadde hatt 28 drift. Senere har flere land åpnet slike nye baner. For knapt to måneder siden åpnet Tyrkia den sydligste del av strekningen Ankara-Istanbul, under Bosphorus og inn i Europa. Land som Argentina, Brasil, California, Marokko, Saudi-Arabia, Polen, Portugal og Russland vil åpne sine høyfartslinjer om få år.

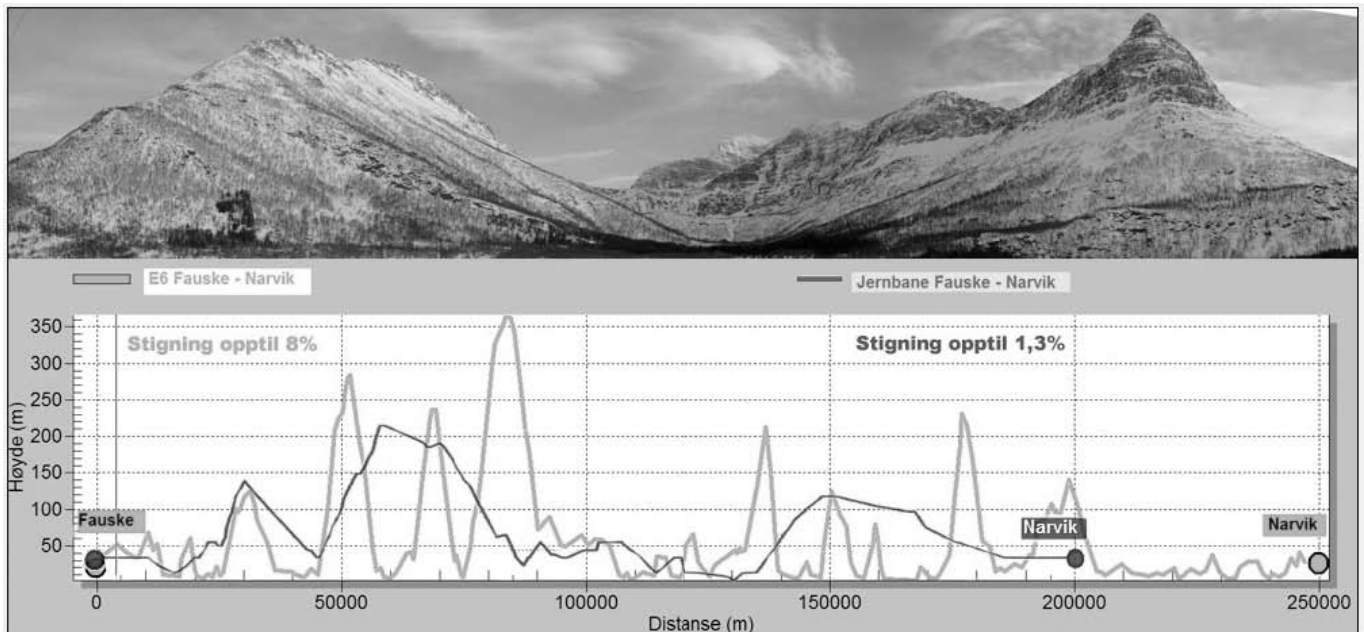
Der andre ser løsning ser statsråden fra Senterpartiet bare problemer. «Typisk avstand mellom stopp i Inter City-området er 20 til 50 km» heter det i NTP og så blir det vist til at dette gjør det nær «umulig» med fart over 200 km/t. Spart reisetid blir få sekund, slik Navarsete framstiller det.

«Med det ønskede stoppmønster er det noen naturlover som virker på dagens og morgendagens materiell og som i stor grad har vært bestemmende for makshastighetsnivået. Stasjonene i byene i IC-området er en svært verdifull ressurs i forhold til markedsgrunnlaget for jernbanen, og det skal helt spesielle grunner til å forlate disse og bygge nye knutepunkter. Strategien med å bygge ut jernbanenettet innenfor Inter City-triangelen til hastighetsstandard på 200 km/t er fornuftig ut fra en totalvurdering av mulige kjøretidsgevinster vurdert opp mot kostnader, arealkonflikter og fordelene ved sentrumsnære stasjoner», skriver departementet og viser til det vanskelige norske terrenget.

Jernbaneløst peger på at de norske planene for høyhastighetstog ikke har sett alvorlig nok på problemet med solsleng på Haukeli. Hvordan Spania takler solen over de Andalusiske slettene der togene har gått eksakt i rute i 17 år har tydeligvis ikke samferdselsministerens byråkrater kunnskap om.

At det er Holland som har et vanskelig og kostbare terrenget nevnes ikke. Hollenderne er misunnelig på oss i Norge som har solid fjell å bygge på. I Holland er det kun solid vann å bygge på. Japan er et fjelland der man må konstruere bane for å tåle kraftige jordskjelv.

Tog på verdens eldste høyhastighetslinje har i gjennomsnitt 34 km mellom stasjonene for «Shinkansen» som stopper på «alle» stasjoner mellom Tokyo og Kyoto. Dette er nødvendigvis «typisk norsk Inter City-stopp».



Høydeprofil på E6 og mulig jernbane mellom Fauske og Narvik

Nord-Norgebanen

– mer aktuell enn noen gang

«Hadde krigen vart 2 år til, så hadde vi hatt jernbane.» Dette er en ofte uttalt kommentar fra folk som kjenner litt til jernbanens krigshistorie i Nordland. I dag finnes det mange spor etter den omfattende jernbanebyggingen der krigsfanger ble brukt til arbeidskraft. Utsagnet gjenspeiler ikke stor tillit til dagens samferdselsbyggere om å kunne gjennomføre det som med jevne mellomrom har vært trukket frem som Nord-Norges største samferdselsprosjekt, en gjennomgående jernbane fra sør til nord i landet.

I 1982 ble det laget en omfattende miljøkonsekvensanalyse for jernbane fra Fauske til Tromsø og i 1992 ble denne utredet og senere behandlet i Stortinget.

Landsdelen er i fokus igjen, nå som Norges viktigste satsningsområde. Så viktig var dette i februar 2007 i forbindelse med innledende arbeid med NTP at Samferdselsdepartementet den 21. februar sendte ut et eget brev til Statens Vegvesen og Jernbaneverket og ba om at disse etatene i lys av Regjeringens nordområdesatsing måtte se spesielt på transportinfrastruktur i Nordland, Troms og Finnmark.

I statsministerens nyttårstale ble satsing på jernbane spesielt nevnt som miljøtiltak.

Det bør være liten tvil om at en utbygging Nord-Norgebanen, der nytten må ses i et perspektiv på 50 - 100 år, vil ha betydning for landsdelen, for næringslivet, reiselivet og muligheten til bosetting i distriktene. En jernbane som forbinder tyngdepunktene i nord og reduserer reisetiden til 1/3-del (!) i forhold til dagens tilbud, uten at vi snakker om høyhastighetstog, vil også åpne for nye handelsmuligheter både østover og til Europa. Mens satsing på jernbane i sør har hovedfokus på persontransport er jernbane i nord viktigst for godstransport.

Svært mye har endret seg siden utredningen om Nord-Norgebanen i 1992. Fokus på klima, på miljøvennlig transport, turistnæring, trafiksikkerhet, stor satsing på fiskeoppdrett som næring og godsmengder på veiene som langt overgår tidligere prognoser er momenter som alle peker i retning av satsing på jernbane som riktig og fremtidsrettet transportmiddel. I det siste har vi sett at finanskrisen også får konsekvenser for bygg-

og anleggsbransjen. Landsdelen selv besitter kompetanse og har en rekke firma som er i stand til å levere et vidt spekter av tjenester til et så omfattende prosjekt. Utredningen fra 1992 gav som svar at utbygging fra Fauske til Tromsø med sidearm til Harstad gav størst kost/nytteverdi. I Sverige bygges i dag Botniabanen med en beregnet kost/nytteverdi som er lavere enn beregnet for Nord-Norgebanen.

Både i Nordland og Troms er det nå flere og flere kommuner som i sine arealplaner holder av korridoren for Nord-Norgebanen. Gjennom landsdelens aviser ser en at det fortsatt er store forventninger til prosjekt som tydeliggjør regjeringens satsing på «nordområdene».

Det er nå over 50 år siden jernbanen kom til Fauske. Tiden er inne for en "dugnad" og et felles tak som binder sammen Nord-Norge og skaper ny grobunn for landsdelens næringsliv!

Svein Arnt Uhre
Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen



Når reisa blir lang er det godt å kunne lene setet tilbake

NSB

Bare faste seter i nye tog?

På fjerntoget venter vi betre komfort; m.a. seter som kan lenast attende. På lokaltoget kan vi godta enklare standard. Men, nokre lokaltogstreningar fell mellom to stolar; dei er rett lange med reisetider som på Inter City- og Regiontogstrekingar. Då hadde det vore godt om togstolen kunne lenast attende slik at du fekk slappe betre av.

Slik er det stort sett ikkje i dag. Den desidert lengste lokalstrekinga er Eidsvoll-Kongsberg. På denne ruta tek Gardermoen-Kongsberg 2 timar og Oslo S – Kongsberg 1 t og 20 min. Ruta køyrast med togsett (BM 72) som har faste og rette ryggar og nokså hard stopp i setene. På Kongsberg har det vore mykje negativ fokus på desse setene. Andre lange lokalruter er Kongsvinger-Oslo med reisetider mellom 1:10 og 1:26, Voss-Bergen mellom 1:10 og 1:19 og Mysen-Oslo med 1:03. Eit unntak er Gjøvikbanen med reisetid Gjøvik-Oslo på 2 timar. Her har halve togsettet seter som kan lenast attende.

Vi har vore i kontakt med NSB for å få dei til å bestille nokre justerbare sete i dei nye lokaltoga som skal trafikkere dei lengste lokalstrekingane. NSB bestemte seg i fjor for å kjøpe nye togsett frå Sveits (Sadler FLIRT) i to utgåver; lang lokal og kort regional. NSB vil utstyre lokalutgåva berre med faste seteryggar. Vi meiner det er naudsynt for at toget skal bli meir konkurransedyktig.

Sidan norske politikarar fornyer vegane, men ikkje jernbanen må toget køyre på 140 år gamle trasear medan bilar og bussar får nye 2 – 4 feltsvegar. I denne situasjonen kor toget knapt held tritt med bussen og med bilen berre når det er kø, kan setekomforten få mykje å seie for valet av transportmiddel.

Vi har fått tilslutning til synspunkta våre frå ordførarane i Kongsberg og Kongsvinger, vi har vore i kontakt med Buskerudpolitikarane på Stortinget og vi har bede om eit felles møte med NSB og Samferdsledepartementet for å drøfte saka.

Stadig lenger reisetid

Fra ruteendring 14. juni øker NSB igjen kjøretidene på flere av rutene sine. Blant annet får Oslo-Mysen/Rakkestad 2-6 min lenger reisetid og Røros-Trondheim 3 og 10 min. tillegg. I flere år har det vært en rådende strategi fra NSB å legge på kjøretidene ved ruteterminskiftene, dog med noen få hederlige unntak; tog 62 og 602 fra Bergen til Oslo fikk begge fått kutta reisetida med ca. 20 min. når den nye Askerbanen åpna i 2005.

Dagens strategi synes fjernt fra den som var rådende for bare 10 år sida. Da var planene å kjøre mange avganger med kortere reisetider. Oslo-Kristiansand ble kjørt på 3:55 (i dag 4:40) og Kr. sand- Stavanger 2:33 (i dag 3:15). Planen var å kjøre 9 avganger Oslo-Kristiansand (i dag er det bare en avgang som

går alle dager) og 7 avganger Kristiansand-Stavanger daglig fra sommeren 2001 (i dag går bare to avganger alle dager).

Bergensbanen skulle få krengetog fra 2000 med raskeste kjøretid Oslo-Bergen 5:30 (i dag 6:41-8 timer). Oslo-Trondheim ble i perioden 11.6.2000-6.1.2001 kjørt på ca 6 timer, raskeste var ca. 5:50 (i dag ca 6:40), fire avganger daglig (i dag tre avganger) pluss nattog.

Billigere å bestille togbilletter til Europa

Etter innspill fra kundene gjør NSB det enklere å bestille togreiser til utlandet, uten å ta ekstra betalt for det.;

Billetter til tog i Europa kan nå kjøpes på NSB Kundesenter 815 00 888, tastevalg 4. (Prisen her blir lik som de øvrige tjenestene på dette nummeret. Betjente NSB billettsalg selger fortsatt billetter til tog i Skandinavia. På Oslo S er det fortsatt mulig å kjøpe billetter til Hamburg og Berlin i tillegg. På billetter til tog som NSB ikke kjører selv, tilkommer et eksepdisjonsgebyr på kroner 50 per bestilling. Billetter kjøpt på NSB Kundesenter kan hentes ut på stasjoner og sendes hjem per post.

NSB sier at de tjener lite penger på å selge utenlandsbilletter, men gjør det ut fra et helhetlig serviceperspektiv til norske togreisende.

Høgfartsbane er forvaltaransvar

– Slik svarta biskop Ole D Hagesæther på seminarittelen: Vil Norge bli mer klimavennlig med høyhastighetstog?

Tormod E Eitrheim

I samband med Kristi himmelfarhelga inviterte Norges kristne råd, Menighetsfakultetet og Kirkens Nødhjelp til seminar under felles tittel «Tro til forandring». Miljø var grunntemaet som batt saman arrangementet. Med nær 20 ulike deltema opna konferansen med temaet «se på liljene – så lenge det varer».

Innleiarane kom frå Afrika så vel som Sør-Amerika, Oseania, Spania i tillegg til breidda av norske innleiarar, som Ingeborg Gjørum - leiar av natur og ungdom, Sindre Eide, Odd Bondevik og Torstein Tollefsen i den ortodokse kyrkja for å ha nemnd nokre få namn.

Seminalet om høgfartstog var nok det mest konkrete. Her var det snakk om veldig mange kroner, men også om kor mange tonn CO₂ ein kunne spare miljøet, dersom vi bygger høgfartsbane.

-Like viktig som å rekne prisen på bane og tog er det å rekne kostnadane ved å ikkje byggje høgfartsbane, sa Ignacio Barron de Angoiti, som er direktør ved divisjonen for høgfartbane i den internasjonale jernbaneunion (UIC).



Onsrud, leiar av For Jernbane, og Barron, dir for høgfartsbanar i UIC

-Høgfartsbane er eit transportsystem som er velig nyttig for samfunnet. Dette er tydeleg gjennom den imponerande utviklinga høgfartsbane har fått rundt om i heile verda. Slike banar er eit samansett system, men ikkje unikt. Kvar land må gjera sine tilpassingar innanfor internasjonal standard slik at tog kan gå gjennom fleire land, seier Barron.

I dag er det ulik breidde på skinne eller ulik el-forsyning som gjer det «umogleg» for passasjerane å bli sittande i same tog inn i neste land, til dømes på grensa mellom Spania og Frankrike.

-Det er Høgre og SV som er den sterke

alliansen for høgfartsbane i Noreg, sa Hallgeir Langeland (SV-Rogaland). Han er med i Stortinget sin komite for samferdsle. Han kom med sterk kritikk til det arbeidet regjeringa har gjort til no. – Utgreiingane som departementet har fått laga er eit bestillingsverk for noko som dei ikkje vil ha. Eg meiner vi har ikkje råd til å la være å investere i slike tog. Vi skulle ha nytta pengar på høgfartsbane og ikkje spela dei bort på børs. Det skal byggast høgfartslinje mellom dei heilage byane i Arabia. Kvifor kan ikkje vi bygge line mellom Nidaros og Stavanger. Med politisk vilje vil vi kunne køyre høgfartstog om ti år, sa Langeland.

Thor Bjørlo i Norsk Bane fortalde at reisesemønstret i landet vårt er som om det budde nær 50 millionar personar her.

-Mellom Trondheim og Oslo eller Bergen og Oslo går det dagleg rundt 35 fly i kvar retning. Tenk deg tog som annankvar time stoppar i til dømes Vinje kommune i Telemark eller i Vinstra i Gudbrandsdalen og brukar berre vel timen til Oslo eller Bergen/Trondheim. Dette blir ein samferdslerevolusjon i forhold til i dag, sa Bjørlo i sitt foredrag

Østfold mot framtida?

Leser stadig i lokale media at Østfoldpolitikere er imot høyhastighetstog. Dette tyder på at det er noe Østfoldpolitikere ikke har skjønnet. Det er ikke slik at en kutter ut alle stopp selv om en får bane som kan gå raskt. Det behøver ikke være noen motsetning her. Jeg skjønner at en er mot en bane med få stopp, men en trenger da ikke være imot høyhastighetsbane uansett konsept. En bane uten stopp vil også bli lite lønnsom da den ikke får med seg underveistrafikken. Istedenfor å være imot, burde de heller se muligheten dette vil ha for å bedre regiontogtilbudet kraftig, bare de velger riktig høyhastighetsløsning. Tog som skal stoppe mange steder vil også dra nytte av en ny

bane! Når en lager ny høyhastighetsbane, lages den selvfølgelig med forbindelse til dagens bane som går igjennom byene. Nye baner kan også lages med forbikjøringspor for tog som ikke skal stoppe.

Å være mot høyhastighet, er som å være mot ny firefelts E6 bare fordi den går utenfor byene. Østfoldpolitikere var ikke mot firefelts motorveier fordi de heller ville ruste opp det eksisterende veinettet. Det må gå an å ha to tanker i hodet når det gjelder jernbanen også. Det klarer politikere tydeligvis helt fint på veisiden. Nå må dere våkne!

Bent Kyllisdal



5 på toget

Vi har spurt flytogpassasjerar på Oslo S om dei kjenner til Nasjonal Transportplan(NTP) og om dei vil ha høgfartsbaner.



Kari



Kevin



Leif-Arne



Jörgen



Anna

Kari

Kari bur på Stord og reiser ofte til Oslo. No er ho i Oslo i samanheng med foreningsarbeide, så på eit vis blir det korkje arbeids- eller fritidsreise. - Sidan Stord ligg midt mellom Bergen og Haugesund kan eg reise både frå Bergen/Flesland eller Haugesund/Karmøy. - Har eg god tid tek eg toget, seier ho. Denne gongen har ho flydd frå Karmøy. Til flyplassen tok ho fyst kystbussen og sidan flybussen. Frå Oslo S går ho til hotellet i sentrum.

Ho har bil og sykkel, men sistnemnde vert ikkje brukt. Ho har hatt båt til fritidsbruk. Ho har ikkje høyrd om NTP men går ut frå at ein slik finst. Ho seier definitivt ja til høgfartsbaner. - Eg er opphavleg frå Bergen og vaks opp med tog. Eg set stor pris på å kunne bevege meg om bord, og så er eg glad for at det skal kome bybane i Bergen, legg ho til.

Kevin

Kevin kjem frå Bodø og reiser ofte til Oslo i jobben sin. Til Oslo S kom han seg med lokal-tog. Frå flyplassen i Bodø går turen heim med taxi. Han har bil og sykkel. Ein sjeldan gong nyttar han Hurtigruta. Han har høyrd om NTP- Det er på tide med eit ordentleg løft for all samferdsle i Norge, seier han.. - Det må bli enklare å reise og forseinkingane må bli færre.

Han synest vi skal investera i høgfartsbanar. Utanom flytoget reiser han lite med tog. Nokre gongar har eg teke toget til Mo i Rana, men i regelen reiser eg med fly dit, seier han. - Svingermor tok nyleg toget frå Oslo til Bodø, legg han til. - Ho fekk sett mykje av landskapet!

Leif-Arne

Han kjem frå Mo i Rana og er i Oslo i samband med foreiningsarbeide. - Til flyplassen heime køyrde eg bil - kollektivtilbodet i Mo i Rana er ikkje så bra, seier han. Fra Oslo S reiser han vidare med T-banen. - Har eg tid så tar eg gjerne toget - men tidspress fører ofte til andre val, forklarar han. Han eig ein sykkel, men brukar han lite. - Eg har høyrd om NTP og forstått at det skal brukast ein del pengar på jernbane, seier han. - Me skulle gjerne hatt betre jernbane nordafor óg, gjerne dobbeltspor. - Eg kan godt tenkje meg at jernbanen vert ført vidare nordover frå Fauske, seier han.. Han synest absolutt me bør satsa på høgfartsbanar. - Eg trur det vil bety mykje for miljøet, avsluttar han.

Jörgen

Jörgen bur i Lund i Skåne. I lag med kollegaene sine er han no på veg heim etter avslutta arbeidsøkt i Oslo. Han reiser ofte hit i jobben.

Til Oslo S gjekk han. Frå Kastrup flyplass køyrer han bil heim. Han har også mange jobbreiser til Stockholm, då med fly frå Sturup flyplass. Lokalt nyttar Jörgen mest bil, lengre reiser inntil 300 km går med tog og utover dette tek han fly. Han synest det er bra for miljøet at det vert satsa på enkel omlasting av gods mellom tog og lastebil. Han trur også det vil vere ein klok investering å byggje høgfartsbanar i det skandinaviske triangelet; Stockholm - København - Oslo - Stockholm.

Anna

Ho bur i Stockholm og har vore på jobboppdrag i Oslo. Det er ikkje ofte ho tek denne turen. Til Oslo S reiste ho med taxi, frå Arlanda køyrer ho bil. Heime lokalt reiser ho mest med bil eller sykkel. - Eg reiste mer med toget då eg var yngre, før eg tok førarkort, seier ho. Ho kjenner ikkje til svenskane sin NTP. Samferdsledebatten ho har høyrd har mest dreid seg om bompengar. Ho er for høgfartsbanar.



Bergensbanens forkortelse - tilsvar

Cato Rehn har noen - etter min mening - bra tanker om Bergensbanen. (se innlegg i forrige nummer) Uten å uttale meg på vegne av For Jernbane vil jeg gjerne uforbeholdent støtte ham i prinsippet: Det viktigste er å få satt i gang med Bergensbanens forkortelse.

Det har nok ikke vært forslag om eventuelle alternativer til Jernbaneverkets forslag som har gjort at denne saken, som er av vital betydning for norsk infrastruktur og spesielt for Bergensbanens fremtid, er blitt liggende og samle støv i så mange år.

Om Ringeriksalternativet (over Sandvika - Solihøgda) blir bygget - så vel og bra - det betyr en innkortning som er en livsbetingelse for tog Oslo-Bergen.

Men: Det må være tillatt å reflektere litt før et slikt prosjekt (eventuelt) igangsettes. Sandvikatraseen betyr 46 km. med tunneler som ifølge planen skal være enkeltsporede. Atså for liten kapasitet fra første dag for øket by-til-by trafikk Oslo-Bergen sammen med sikkert et sterkt øket behov for lokaltog Vikersund-Hønefoss- Oslo S. og godstrafikk - og stor sårbarhet for driftsforstyrrelser.

Dessuten: Nye sikkerhetsregler for tunneler vil bety at mer dobbeltspor sikkert vil tvinge seg frem - vel og bra - men da er også kalkulasjonsgrunnlaget feil i utgangspunktet - kostnadene ved Nittedalslinjen kommer i et langt mer gunstig perspektiv.

Dertil kommer problemer ved bygging i dagsonen over Ringerike: sårbar for biotoper, noen av Norges beste landbruksarealer og tett med minner av arkeologisk verdi. Tunnelens nærhet til forsvarrets underjordiske anlegg på Åsa betyr også restriksjoner.

Nittedalsalternativet innebærer at toget - som i dag - vil gå gjennom Hallingdal og tidsforskjellen (om noen) Hønefoss - Oslo S. blir svært liten i forhold til Sandvikaalternativet.

I tillegg kommer ganske riktig løftet for den «glemte» Gjøvikbanen. En forlengelse av denne Gjøvik-Lillehammer vil te seg som meget gunstig, og vi får et togtriangel rundt Mjøsa.

Rehn påpeker også den store fordelene for godstog - jernbanens viktigste inntektskilde. En lokalringbane Drammen - Oslo S. - Nittedal - Jevnaker - Hønefoss- Vikersund -

Drammen får store logistiske fordeler.

Som det påpekes, må reisende fra Drammen (og Asker) likevel måtte bytte tog for ta Bergenstoget - at de må sitte noen få minutter for å bytte på Oslo S., enn i Sandvika kan - vil jeg tro - ikke ha avgjørende betydning for banens tilgjengelighet - OG: Det blir foreslått å starte Bergenstogene i Drammen, kjøre via Sandvika til Oslo S. videre til Hønefoss. Da bortfaller omstigningen. Dessuten vil det fortsatt være aktuelt å kjøre nattogene (som godt kan ta seg litt mer tid) Oslo - Drammen - Hønefoss som i dag. Da får man fortsatt med seg bl.a. Vestfoldbanetrafikken.

Kort: Gevinsten i investert infrastruktur vil bli enormt mye større ved Nittedalsalternativet enn Solihøgdatraseen - den er - etter min mening - helt åpenbar og gjør Nittedalslinjen til et mye bedre prosjekt BÅDE for Bergensbanen, for lokaltog på Østlandet OG gods. Flere fordeler kan også trekkes frem - men la det være med disse punktene foreløbig.

Jens Hansen.



Totalservice fra en leverandør.

Balfour Beatty Rail AS er en ledende gruppe innenfor jernbanteknologi, og er aktive i Europa, Nord- og Sør-Amerika og Asia.

Vår styrke er at vi har kompetanse og kapasitet innenfor alle teknologier.

- ▶ Spor
- ▶ Kraftforsyning
- ▶ Kontaktledning
- ▶ Signal og Tele

Våre kunder kan dermed få full service fra en entreprenør.

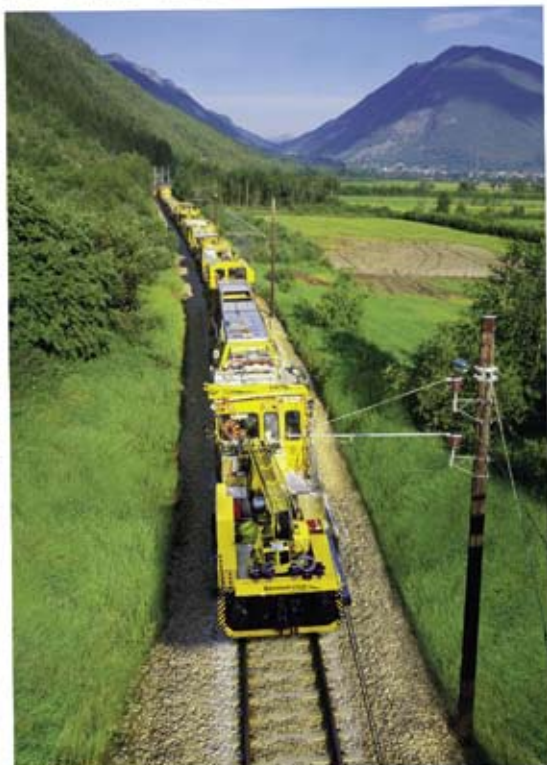
The creation and care of tomorrow's railways

Balfour Beatty Rail AS
 Industriveien 33
 NO-1337 SANDVIKA
 Tel: +47 991 01 888
 Fax: +47 67 54 21 20
 E-mail: info.no@bbrail.com
 www.bbrail.no

Balfour Beatty
 Rail

BANESERVICE

FØRST I SPORET



Fremtiden går på skinner. Skinner som vi jobber med å legge, vedlikeholde og bygge ut. Som totalleverandør av maskin- og entreprenørtjenester til jernbane er vi alltid først i sporet for å legge til rette for miljøvennlig samferdsel.

Baneservice AS er Norges største jernbane-entreprenør. Hver dag er 350 dyktige medarbeidere med på utbygging og vedlikehold av jernbane- og sporveisnettene i Norge, Sverige og Danmark. Baneservice bidrar til at det blir mer jernbane for pengene.

Web: www.baneservice.no

E-post: post@baneservice.no

Baneservice

Jernbanen er fremtiden! Vi holder togene på skinner!



Togene som ruller på norske skinner får flere og flere teknologisk avanserte løsninger, med elektronikk, automatikk, mekanikk og datastyrt systemer. I tillegg til dette stiller de reisende høyere krav til komfort enn tidligere, -noe som gir Mantenas ansatte nye og spennende utfordringer i form av nye teknologier som må læres.

Mantena viderefører en lang tradisjon innen jernbanedrift i Norge, hvor faglig dyktighet og innsatsvilje såvel som punktlighet og sikkerhet karakteriserer virksomheten.

Fokus på miljø!

For Mantena som er en av Norges største industriarbeidsplasser er energi- og miljøsparing et sentralt mål, - og har gjennomført store tiltak for å spare miljøet. Bedriften skal på best mulig måte unngå forurensning til luft, vann og grunn.

Attraktiv arbeidsplass!

To arbeidsdager er aldri like, og som ingeniør er du i det ene øyeblikket

i møte, og i neste er kjledressen på. Utfordringene fremover blir å ha kompetanse til å ta i bruk ny teknologi, og vi ønsker også å bli mer internasjonale. I det ligger det å se på Skandinavia som ett jernbanemarked.

I satsingen vår er vi på jakt etter ingeniører innen systematisk vedlikehold, helst med ekspertise innen vedlikeholdsfag, system, mekanikk, elektro, pneumatikk og hydraulikk.

Kontakt oss!

Er du teknisk fagarbeider eller ingeniør med kompetanse innenfor systematisk vedlikehold, gjerne med fagekspertise innen vedlikeholdsfag, mekanikk, elektro, automasjon, pneumatikk og hydraulikk? Da er kanskje en jobb i Mantena noe for deg!

Du kan lese mer om oss på

www.mantena.no

Eller ta kontakt med personal- og

org.sjef Tone Sande på

mailadresse:

Tone.Sande@mantena.no

Mantena AS ble stiftet 1. januar 2002. Selskapet har 750 ansatte fordelt på 7 vedlikeholdsenheter og er et moderne, fremtidsrettet selskap med en forretningsmessig drift med basis i vedlikehold av rullende materiell for NSB AS, Flytoget, Gjøvikbanen og CargoNet.

Mantenas kunnskap og lange erfaring innen vedlikehold av jernbanemateriell har skapt et unikt miljø i norsk og internasjonal sammenheng. Vi holder til i Trondheim, Stavanger, Bergen, Skien, Drammen og Oslo.



Mantena