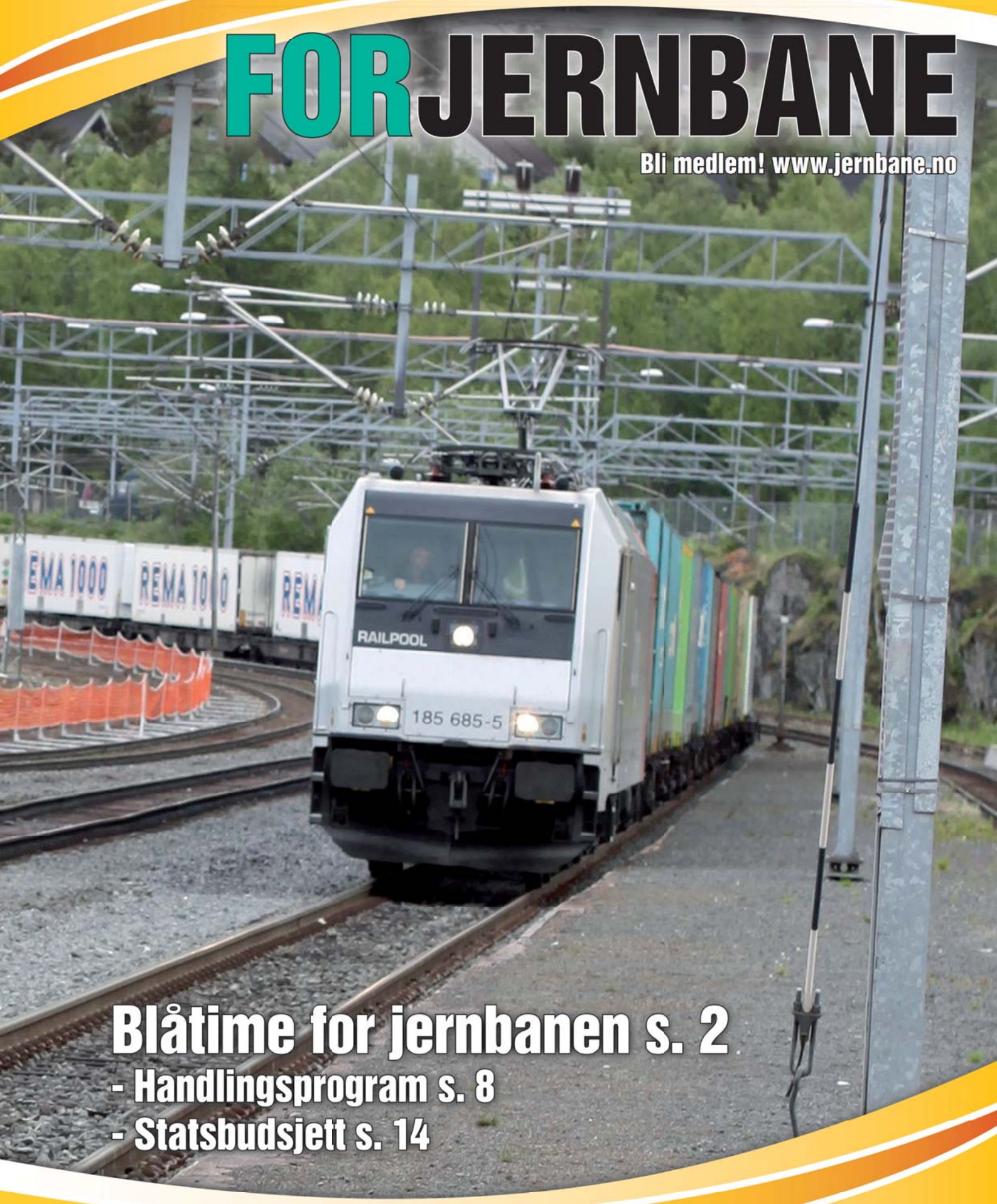
Tidsskrift utgitt av For Jernbane
37. årgang - Nr. 2 - 2018

FORJERNBANE

Bli medlem! www.jernbane.no



Blåtime for jernbanen s. 2

- Handlingsprogram s. 8
- Statsbudsjett s. 14

ISSN 0802-8915

FORJERNBANE
NR. 2-2018

UTGIVER: Tidsskriftet FOR JERNBANE kommer med fire utgaver i året og utgis av organisasjonen FOR JERNBANE.
For Jernbane er en frivillig, landsdekkende organisasjon som virker for at jernbanen skal utføre en vesentlig større andel av transportarbeidet i Norge og mellom Norge og utlandet. Målsettingen er et bedre miljø og redusert helseplage fra transportsektoren.

KONTIGENT: 2018 kr 300

KTO.NR.: 1254.20.33523

ANSVARLIG REDAKTØR:
LEDER: Kjell Erik Onsrud

ADRESSE:
FJ, Pb 3455, Bjølsen, 0406 Oslo
E-POST: post@jernbane.no
INTERNETT: www.jernbane.no

PRODUKSJON: Oslo digitaltrykk AS
OPPLAG: 550

Redaksjonen tar gjerne i mot artikler og bilder fra leserne. post@jernbane.no

FORSIDEFOTO: Cargo Nets ARE-tog nr 41904 med El 19 i front passerer Narvik st før det legger ut på de aller siste kilometrene til kombiterminalen på Fagernesterminalen rett sør for sentrum. Foto 14-06-2018 Gunnar A Kajander.

INNHOLD

Blåtime for jernbanen	2
5 på toget	3
Referat fra årsmøtet	4
Årsmøter i Nord	5
Nye tunneler gjennom Oslo	7
Høringsinnspill til handlingsprogram	8
Nei til KVUer i retning Sverige	12
Oslonavet	13
Innspill til Statsbudsjettet	14
Jernbaneforum Nord	15

BLÅTIME FOR JERNBANA

LEDER, Kjell Erik Onsrud

Jernbana taper i konkurransen med veg om godstransportane. Riksrevisjonen skreiv i februar at styresmaktene (det politiske fleirtalet) ikkje har greidd å styrkja konkurranseevna til bane- og sjøtransport kontra veg. Veg er blitt raskare og billegare. Styreade politikarar har gjennomført få tiltak for å styrkja konkurranseevnen til gods på bane. Dette forundrar ikkje. Både raude og blå regjeringar har lenge sett motorveg øvst på lista. Det er snart fullført eit motorvegnett i intercity på Austlandet. Dette er ikkje tilfeldig, men resultat av ei bevisst prioritering over år. Intercity-på skinner er skyvi ut i tid frå 2030 til 2034. På den andre sida går no horisonten for motorveg langt utover intercity. Mest mogleg trailer, buss og lastebil - ikkje elektrisk høgfartsbane, er i praksis svaret på framtidsutfordringane. Elektrifisering av Trønderbanen vart ikkje sett i gang i år fordi Regjeringa meinte det vart for dyrt. På den andre sida har Regjeringa planar om motorveg Trondheim-Steinkjer med køyretid 75 min. Men toget, sjølv med elektrifisering av den snart 140 år gamle traséen, vil framleis bruka 113 minutt! Dette kan ikkje kallast satsing. Det trengst ein moderne jernbanetrasé.

En annan kurs er likevel mogleg. Vårt innspel til statsbudsjetta 2019, 2020, 2021 osv. føreslår omprioritering frå store vegprosjekt til å byggja jernbane samt auka vedlikehald av både bane og veg og mindre bompengar. Dette innafor same økonomiske ramme som årets statsbudsjett!

I sitt innspel til handlingsplan varslar Bane NOR at vedlikehaldsetterslepet vil auka i planperioden (2018-2029). Premissen er dei rammene som Regjeringa og støttepartia har gjeve i NTP. Men dette vil altså auka sårbarleiken for forseinkingar og innstillingar. Rådet vårt er difor: Krymp prestisjevegene og få meir langsiktig samfunnsnytte ut av pengane!

I fylgje Samferdsledepartementet vil jernbanereformen innan året er omme ha kosta 1,3 mrd. Trass alt ville det vore nok til nokre nye kryssingspor og ein del vedlikehald. NSB har måtta slanka for å kunne leggja inn låge anbud, og kundane har atter opplevd mange innstilte avgangar. Sist gong var under Bondevikregjeringa som også skulle konkurranseutsetja persontogtrafikken. Då dei blåblå sette i gang reformarbeidet spurde dei om innspel til korleis konkurransen kunne aukast i jernbanesektoren. Dei spurde ikkje om konkurranse var riktig verkemiddel.

Etter reformen har også antall leiarar og lønningane deira gått i veret. Bane NOR sin leiar får ei årslønn som er 1,2 mill. høgare enn jernbanedirektør Enger i JBV hadde. Dette visste me kom til å skje. Fleire leiarar med feite lønningar og færre tilsette «på gølvet» som minst skal gjera den same jobben som før. Partiet for folk flest?

Omstillingar koster pengar, tid og fokus. De blåblå har voldsom reformiver. Den viktigaste reformen meiner eg ville vore å prioritera jernbana framføre parallell konkurrerande infrastruktur - og å fullfinansiera utbygging av heile strekningar av gongen! Tør eit politisk fleirtal gjera det?

NOEN GULLKORN

• Flytoget er gjøkunge i den norske togfaunaen. Mens pendlerne står som sild i tønne, kjører flytogene halvtomme eller kvarttomme. Det er dårlig utnyttelse av den kapasiteten som finns i jernbanesystemet. Det fører til ekstra press for å utvide til seks spor på Sandvika og ny Oslotunnel. Nå er det skattebetalerne som må betale for en ny, rådyr togtunnel gjennom Oslo. Avinor burde heller betale for togtunnelen (pga. av flytoget) istedenfor å bygge en tredje rullebane på OSL. Overskuddet fra taxfreesalget kunne jo finansiere togtunnelen.

• Gjennomsnittskostnaden for å flytte en statlig arbeidsplass ut av Oslo er 1,3 mill. 2016-kr, iflg. en rapport fra KMD. For 12 mrd. (negativ netto samfunnsnytte på Ringeriksbanen om Sandvika) kan man derfor få flyttet om lag 9000 statlige arbeidsplasser fra Oslo til Bergen. Det vil være mye mer nyttig for bergenserne enn Ringeriksbanen.

• I lederen på s. 2 i siste nr. av For Jernbane står det: «For 6 år sida ble høgfartsbaner veid på gullvekt og lagt på is fordi det ble funnet å være samfunnøkonomisk lønnsomt». Her skulle nok det siste ordet ha vært «ulønnsomt». Men med litt godvilje kan den siterte setningen leses som en ironisering over norsk samferdselspolitikk: At kravet for at et prosjekt skal få politisk flertall er at det er samfunnsøkonomisk ULØNNSOMT. Og fordi høyhastighetsbanene ble funnet å være lønnsomme, gikk flertallet av politikerne imot.

FEM på toget

Denne gangen har vi spurt kunder på Vestfoldbanen om hva de tror om konkurranseutsettinga av persontogene.

INGEBORG

Hun tok T-banen til Nasjonalteateret stasjon. Etter bytte til buss i Larvik skal hun gå av på Telemarksporten. Derfra går hun til hytta. - Mannen min er allerede der. Han har kjørt bil. Av og til kommer jeg etter med tog/buss, forteller hun. Ingeborg har både bil og sykkel. Hun er mot konkurranseutsetting av persontogene. - Jeg fatter ikke hva godt det skal komme ut av det, sier hun. Om høgfart svarer hun at vi bør vel egentlig bygge slike baner. Hun er usikker på hva det vil koste. Skal toget overleve må man sannsynligvis investere, sier Ingeborg.

KARI BJØRG

Hun kom med buss fra Jevnaker til Oslo S og skal til Sandefjord. Fra stasjonen går turen videre til fots. Dette er ei fritidsreise som hun sjelden tar. Kari Bjørg har både bil og sykkel. Hun er skeptisk til konkurranseutsetting av persontogene. Hun er for høgfart om det lar seg gjøre. - Det ville blitt et godt alternativ til fly, sier hun.

STINE OG MAJA

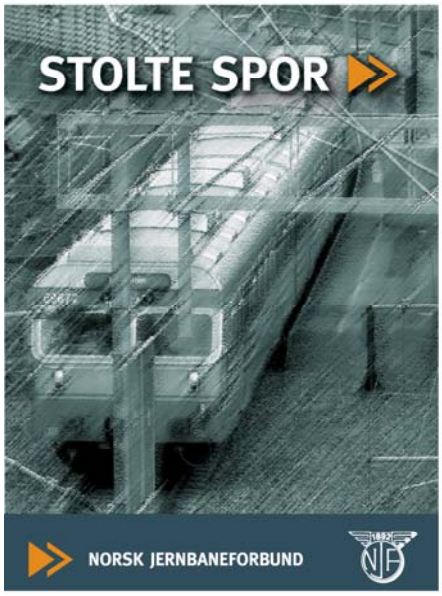
De ble kjørt til Tønsberg st. og skal til Porsgrunn. Fra stasjonen går turen videre først med bil og så med båt til ei øy ute i fjorden. Stine har bil og sykkel. Hun har hørt om konkurranseutsettinga, men har ikke reflektert over det og veit ikke nok om det. - Høgfartsbaner måtte bli i et miljøperspektiv. Jeg liker å ta toget sjøl. Om høgfart får flere til å ta toget tror jeg det er bra, sier Stine.

ODA

Hun skal fra Drammen til Larvik. Til og fra stasjonene er bil framkomstmiddelet. Dette er ei fritidsreise hun tar annenhver helg. Hun har sykkel men bruker den ikke til transport. Bil er hun for ung til å ha. Hun kjenner ikke til konkurranseutsettinga av NSB og synes det hadde vært fint å kunne reise med lyntog som voksen.

ARNE

Han småløp til Sandvika st. og skal til Sandefjord hvor han og reiseføget blir henta med bil. De skal i et årsmøte i en frivillig organisasjon (ikke For Jernbane, red. anm.) Arne har sykkel og bil og ikke noe bevisst forhold til NSB-anbudet. Han mener det er viktigst å bygge ut intercitytriangelet.



SAMMENSTILT REFERAT FRA FOR JERNBANES ÅRSMØTE I OSLO 25 APRIL 2018

Vertskap for årsmøtet var Norske Tog AS med kontor i Munkedamsveien 62A hvor vi fikk en orientering om selskapet av daglig leder Øystein Risan.

Deretter kunne leder Kjell Erik Onsrud ønske velkommen og åpne selve årsmøtet.

Som møteleder ble valgt Gunnar A. Kajander og som protokollfører Kim Aastangen.

Årsberetningen for perioden 20 juni 2017 – 25 april 2018 og regnskapet for kalenderåret 2017 ble godkjent. Styret ble innvilget ansvarsfrihet i overenstemmelse med revisjonserklæringen.

Budsjett og handlingsplan for 2017 ble godkjent med en presisering om at 6 000 kr til verving
skal framgå av budsjettet.

Forslag fra styret om et tillegg i vedtektene ble vedtatt. I vedtaket heter det: «For at styret skal være vedtaksført, må minst halvparten av medlemmene være til stede». Ingen andre forslag forelå til behandling.

Samtlige valg ble gjennomført iht. valgkomiteens forslag: Leder for ett år Kjell Erik Onsrud, nestleder for to år Gunnar A Kajander, styremedlemmer for to år Jens Hansen, Bjørn Sverre Bergskaug, Per Kvernmark og Kim Aastangen. Som varamedlemmer for ett år Vidar Sætre og Torbjørn Svendsen. Som revisor for ett år Erik Aaslung og valgkomite for to år Anders Lundgren. Ettersom vedtektene krever minst to medlemmer i valgkomitéen, fikk Anders Lundgren årsmøtets fullmakt til å rekruttere en egnet person til.

Årsmøtet ble avsluttet med trafikpolitiske saker og uttalelser. En presentasjon av Per Kvernmark om ny jernbane Oslo sentrum–Majorstua/Blindern–Nittedal og et forslag til utvidelse av jernbanen i Oslo sentrum og en ny, rask bane videre til Nittedal og Gardermoen.

Dessuten forslag om et åpent møte i Bergen. Tre saker om kompetanseverving, elektrifisering og hastighetsøkning mellom Elverum og Støren og utvidelse av Oslotunnelen, ble ikke behandlet på grunn av tidsnød.

Samtlige av disse fem sakene ble vedtatt oversendt styret.

Alle vedtak var enstemmige.

Møteleder avsluttet med å takke for oppmøtet og gode diskusjoner.

Medlemmer som ønsker å ta del av den formelle protokollen og årsmøtehandlingene kan kontakte nestleder. E-post adresse og mobiltelefon finnes på nettstedet.

Norske Tog A/S var vertskap for Årsmøtet.

TOGTILBUDET PÅ ÅS

Pål Jensen, Daglig leder for Trafikkaksjonen (paalhjensen@gmail.com)

Ås er blitt et betydelig tettsted i Follo, men en voldsom befolkningsvekst. Likevel begrenses togtilbudet utenom rushtidene fortsatt til én avgang i timen hver vei med L21; Moss–Oslo–Stabekk. FJ har derfor foreslått at rushtidsavgangene for L21 Moss–Oslo–Stabekk utvides til hele døgnet, dvs. med halvtimesruter på Ås og de andre stasjonene mellom Ski og Moss. Jernbanedirektoratet svarte at dette ikke var mulig før Follobanen ble åpnet i 2021 og dobbeltsporet Sandbukta–Moss i 2014.

Trafikkaksjonen støtter fullt ut FJs initiativ. Men vi mener Ås kan få halvtimesruter utenom rushtidene uten at vi behøver å vente på nye dobbeltspor eller flere tog, f.eks. slik:

• La alle regiontogene Oslo–Halden utenom rushtidene stoppe på Ås. Disse togene har ledig tid fordi de går i takt med rushtidstogene (stive ruter). Tett trafikk gjør at disse ofte må saktekjøre på deler av strekningen mellom Ski og Oslo, i tillegg til at Type 70-togene som brukes i rushtidene er tregere enn de nyere Type 73 som brukes ellers. Regiontogene utenom rushtidene har derfor et par minutter ekstra til stopp på Ås.

• Forskyve annenhver avgang med L2 Stabekk–Ski til Lysaker–Ås eller Skøyen–Vestby. Tidsforbruket blir det samme, men på den måten kan Ås og ev. Vestby få halvtimesavganger. Ulempen for dem som må bytte tog ved Lysaker eller Skøyen er mindre fordi togene går svært ofte på denne strekningen.

ÅRSMØTER I NORD

Tromskomiteen for jernbane hadde sitt årsmøte i Tromsø 21 februar. FJ hadde sendt en hilsen til årsmøtet som ble lest opp ved møtestart. Et initiativ var tatt overfor samferdselsdepartementet for å diskutere den pågående utredningen av Nord-Norgebanen. Det fikk man nei til. Departementet henviste til Jernbanedirektoratet og muligheten for deltagelse på kommende innspillmøter.

Sammen med Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen og Tromsø kommunes jernbaneutvalg hadde man ved årsmøtet tatt fram et brev til alle stortingsrepresentantene fra Nord-Norge. Planer forelå for å markere kampen for Nord-Norgebanen både 8. mars og 1. mai.

Komiteen søker støtte fra de kommunene i Troms fylke som ligger langs traseen for en bane på strekningen Narvik – Tromsø. Videre har man tatt initiativ til at konferansen Agenda Nord-Norge bør ta opp Nord-Norgebanen som tema. Flere andre aktiviteter planlegges, blant annet deltakelse på messer og større arrangement for å profilere kampen for Nord-Norgebanen.

Irene Dahl, Tromsø, ble gjenvalgt som leder. Andre i styret er Vidar Eng (nestleder), Tromsø, Hilde Amundsen, Tromsø, Hilde Sagland, Målselv og Terje Karlsen, Lavangen.
Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen avholdt sitt årsmøte i Fauske 3. mai. Fra FJ deltok nestleder og distriktskontrakt for Nord-Norge Gunnar A Kajander. Før møtet ble leder Svein Arnt Uhre overrakt blomster av styremedlem Marie Sjåfjell Eide som velfortjent takk for sitt mangeårige lederskap og som den ledende kraft i organisasjonen. Hilsningsbrev fra FJ ble opplest ved møtestart.

Narvik

Fauske godsterminal

Leder, styremedlemmer og aktive medlemmer har hatt innsendere og debattinnlegg i regionale aviser og tidsskrifter om Nord-Norgebanen og realiseringen av en moderne nordnorsk jernbanekorridor. Mange innlegg i sosiale medier og artikler på nettsider bekrefter et stort engasjement for jernbanesaken. Aksjonsgruppa har deltatt på en rekke møter og arrangement i 2017. Her nevnes Jernbaneforum i Oslo, Nordområdekonferansen i Bodø, eksperter i team/NTNUs prosjekt om «Punktlig og effektiv jernbane», markering på Fauske stasjon i forbindelse med NRK-sommertoget, møte i Jernbaneforum Nord i Bodø, seminar om Nord-Norgebanen i Narvik i samarbeid med Tromskomiteen for jernbane m.m. Nordkalottperspektivet for baneutbygging i nord er dessuten forsterket av det finske initiativet om en arktisk bane fra Rovaniemi i Nord-Finland til Kirkenes. Aksjonsgruppa driver i samarbeid med Tromskomiteen således et aktivt profil- og påvirkningsarbeid for Nord-Norgebanen både lokalt, regionalt og sentralt mot storting, regjering, Jernbanedirektoratet og andre involverte myndigheter og organisasjoner.

Finansielt støttes Aksjonsgruppa av blant annet grasrotmidler gjennom Norsk Tipping og har dessuten tilsagn om midler fra Nordland Fylkeskommune gjennom Næring og Utvikling.

Svein Arnt Uhre, Fauske, ble gjenvalgt som leder. Andre i styret er Arve Klingenberg, Bodø, Eva Ottesen, Gratangen, Marie Sjåfjell Eide, Ballangen og Odd G Andreassen, Narvik.

Gunnar A. Kajander

RETTELSE

I forrige utgave kom vi på side 11 i skade for å gi delvis feil opplysning i teksten til det minste bildet av jernbanen i Narvik. Riktig bildetekst skal være: Sporet til venstre går til kombiterminalen på Fagernes og sporet til høyre til Nedre Ranger og Bane NORs anlegg samt NSBs/Jernbaneverkets gamle lokstall og verksted. Øvre Ranger, som er terminal for malm-togene, ligger noe høyere opp i terrenget til høyre utenfor bildet.

NYE TUNNELER GJENNOM OSLO SENTRUM

Norsk veg- og trafikkfaglig forening stod sammen med Tekna og Polyteknisk forening som arrangører av møtet den 15.3 som tok for seg planleggingen av nye tunneler for jernbanen og T-banen gjennom Oslo sentrum. Møtesalen var fullsatt.

Til venstre Borghild Bay fra Ruter og til høyre Nina Tveiten fra statsbanene.

Kjell Erik Onsrud
(leder@jernbane.no)

Det er gått 11 år sida Oslotunnelen ble erklært overbelasta. Da NSB planla Sentralstasjonen og Oslotunnelen på 1960-tallet ble det lagt tre spor til grunn. Som de fleste er klar over fikk Oslotunnelen bare to spor. Det tredje ble barbert bort i budsjettsalderingene. Heller ikke T-banens sentrumstunnel Tøyen-Jernbanetorget-Majorstua har plass til flere avganger. Imidlertid kan et nytt signalanlegg øke kapasiteten litt.

T-banen har kommet lengst i prosessen med planlegging av ny sentrumstunnel. Planprogram er oversendt Plan- og bygningsetaten som nå behandler Ruters forslag. Ny Oslotunnel for jernbanen er foreløpig på et mer overordna nivå. Det er likevel ingen tvil om at prosjektene må få samordnet planlegging og gjennomføring for å spare samfunnet for kostnader og byen for belastninger i anleggsfasen. Ny Majorstua stasjon befinner seg per i dag litt i dødvannet. Majorstua er en selvfølgelig del av en ny T-banetunnel, og må bygges ut samtidig.

T-banen

«Mye graving, er det verd det?» innledet Ruters prosjektleder Borghild Bay. Ruter har ansvaret for planleggingа av ny sentrumstunnel, men kommer ikke til å være byggherre for prosjektet. Planarbeidet er organisert i ei arbeidsgruppe hvor Plan- og bygningsetaten, Bymiljøetaten og Byantikvaren i Oslo, og Bane NOR / Jernbanedirektoratet (JDIR), Statens vegvesen og Sporveien også er representert.

Bay gjorde kort rede for fremveksten av T-banens sentrumstunnel (1912-1993). I 1912 starta arbeidene med en tunnel fra Majorstua til Nationaltheateret for de vestlige forstadsbanene. På Valkyrie plass, ca. 200 m sørøst for Majorstua stasjon, førte tunnelarbeidene til at grunnen raste ned. Det medførte skader på eiendommene rundt. AS Holmenkollbanene pådro seg store ekstra kostnader og videre utbygging ble forsinka med flere år. Stasjonen som var planlagt midt mellom Majorstua og Nationaltheateret måtte i stedet legges til rasstedet på Valkyrie plass. Anleggsarbeidene ble gjenopptatt i 1926 og prosjektet fullført i 1928 som Nordens første undergrunnsbane. På 1960-tallet ble de tre første østlige T-banelinjene bygd ut, med strekninga Tøyen-Jernbanetorget som østlig sentrumstunnel. Som en del av prosjektet ble bydelen Vaterland sanert. 100 eiendommer ble innløst. I 1977 ble Sentrum T-banestasjon åpna under Egertorget. Etter en ny anleggsperiode gjenåpna Sentrum som Stortinget stasjon i 1987. Nå ble linjene og togene fra vest og fra øst vendt her, men det var ingen gjennomkjøring. Passasjerene måtte stige om. I 1993 åpna den gjennomgående sentrumstunnelen med strømskinne som felles standard. Ingen andre enkeltlinjer i kollektivsystemet i Norge slår de fem T-banelinjene i antall påstigende passasjerer per år med 118 mill. Dette gir en markedsandel i Ruters nedslagsfelt på 32 %. T-banen har også den kraftigste passasjerveksten i systemet med 10 %.

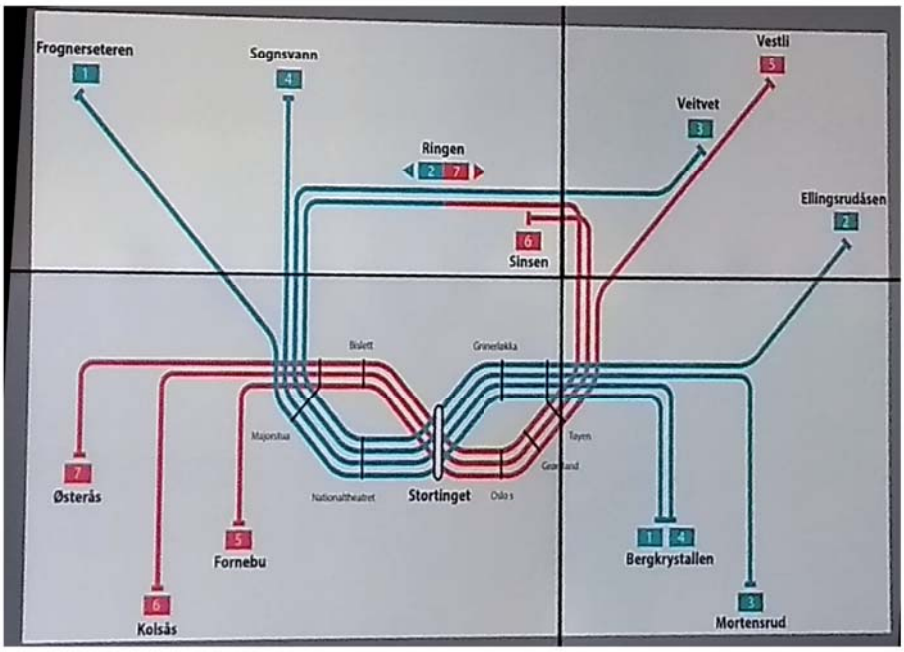
Det forventes stor befolkningsvekst i Ruter-området. Ruter har beregna at det eksisterende kollektivtilbudet kan ta 1/3 av veksten, 1/3 kan tas med gåing og sykling. - Hva med den siste 1/3, spurte Borghild Bay? Statens vegvesen, Bane NOR (Jernbaneverket) og Ruter har konkludert med at det vil være nødvendig å bygge ut kollektivsystemet, og at det ikke vil holde med flere busser og trikker. Førende for planleggingа er også Stortingets målsetting om nullvekst i biltrafikken i storbyområdene. Det trengs derfor ny tung infrastruktur gjennom Oslo sentrum for T-banen og jernbanen. - Har vi råd til å la være, spurte Bay? Hun svarte sjøl; Nei!

I dag går det 60 tog i timen gjennom T-banens sentrumstunnel. Det er ikke rom for noen vesentlig tilbudsforbedring. Målsettinga med en ny sentrumstunnel er å kunne tilby 5. minutters avganger på alle greinbanene.
Ruters planlegging følger tre hovedprinsipper: T-banen møter byen, Oslo har krevende grunnforhold og utbygginga skal øke kapasiteten i systemet. Oslo har mange verneverdige bygninger i det berørte området. Det er fastslått at det er uaktuelt at en ny tunnel føres under Regjeringskvartalet. Det finnes mye annen infrastruktur i bakken i form av vann, avløp, ledninger og energibrønner. Sistnevnte skal utredes nærmere i neste planfase. Den sedimentære bergarten(Kambro-silur) i det sentrale Oslo er svært foldet og det finnes to dyprenner, Bislettbekken og Akers-

elva, hvor det er tjukke lag med løsmasser før man når fast fjell. Kambro-Siluren i seg sjøl er heller ikke særlig solid.

Ruter har sendt sitt forslag til aktuell tunneltrasé og fremtidig ruteopplegg til Plan- og bygningsetaten som nå behandler forslaget. Populært sagt foreslår Ruter å bygge en V og kjøre en X, forklarte Bay. Se illustrasjonene.

Det videre forløpet er et omfattende planarbeid. Når planprogrammet er vedtatt skal det bygges opp en organisasjon som skal håndtere prosessen. Finansieringa vil komme på plass etter hvert. Ruter ser for seg å jobbe ytterligere tre år med planlegging. Dernest vil politiske vedtak ta ca. 1,5 år.



Mulig linjeplan med ny sentrumstunnel for T-banen.

Tunnelarbeidene på T-banen og Jernbanen vil i Oslo sentrum ligge tett på hverandre. Det er derfor nødvendig med koordinert gjennomføring. For dette formålet er det etablert ei arbeidsgruppe hvor statlige og kommunale aktører er representert samt et samarbeidsråd på direktørnivå. Bl.a. vil det oppstå store mengder sprengstein og løsmasser fra tunnelene som det vil være en stor fordel å ha en felles håndtering av.

Ny Oslotunnel

Prosjektleder for utredningen i JDIR, Nina Tveiten (innleid fra Bane NOR), forklarte at deres utredningsoppdrag er definert til ny jernbaneinfrastruktur på strekningen Oslo S-Lysaker m/avgreining. De har jobba med følgende konsepter; avgreining av to nye spor fra Trakta på Oslo S med ett nytt spor på sørsida og ett på nordsida, videre utvidelse av Nationaltheatret stasjon med fire nye spor til plattform enten ved å bygge en ny hall på nordsida og en på sørsida eller to nye haller på nordsida av dagens stasjon. Sistnevnte ser ut til å være anleggsteknisk enklere, sier Tveiten. Det foreligger to løsninger på strekningen mellom Nationaltheatret og Lysaker. Ny trasé langs eksisterende bane med ett nytt spor uten plattform på Skøyen stasjon eller en lang tunnel utenom Skøyen. Det er ingen endringer på dagens Skøyen stasjon i tunnelalternativet. Lysaker stasjon er foreslått utvidet med to nye spor til plattform på nordsida av dagens stasjon. En del av konseptet er også en ny trasé mellom Nationaltheatret stasjon og Bislett med ny stasjon på Bislett og vending i bakkant, forklarer Tveiten.

Ekstern kvalitetssikring (KS1) av forslagene fra KVU Oslo-Navets forslag anbefalte å starte planleggingа av nytt dobbeltspor Oslo S-Lysaker snarest, og se nærmere på Bislett. Behov for ny trasé videre fra Bislett mot Alnabruområdet kan bli aktuelt i framtida, men ble ikke anbefalt utreda nå. Ny Oslotunnel vil komme i nærføring med eksisterende infrastruktur og bygninger, også med eksisterende T-banetunnel. Det er behov for å stenge eksisterende T-banestasjon på Nationaltheatret for en periode i forbindelse med utvidelse av Nationaltheatret jernbanestasjon. Det er viktig å foreta stengningen i samme tidsrom som oppgradering ev eksisterende T-banetunnel.

Spørsmål fra salen

- Kapasitet i anleggsmarkedet til flere store prosjekter? Tveiten svarte at Bane NOR i sitt forslag til handlingsplan forsøker å unngå for store topper i byggeaktiviteten. - Holder det med to nye spor i Oslotunnelen? JDIR har alt foretatt detaljerte kapasitetsvurderinger som viser at dette er tilstrekkelig. Et viktig element er at det på stasjonene blir flere spor til plattform. - Det blir vel mye omstigning når ikke alle T-banelinjene lenger kommer til å kjøre innom Jernbanetorget? Ruter har beregna at den foreslåtte løsninga på Stortinget st. er den som vil føre til færrest omstigninger. - Er ny stasjon på Bryn utelukka? I følge tilbakemelding fra KS1 skal Bryn stasjon foreløpig ikke planlegges, men den er ikke utelukka for framtida. Sammen med Lysaker stasjon er Bryn stasjon en viktig premiss for å ivareta anbefalinger i KVU Oslo-navet om avlasting av Oslo sentrum. - Hvordan blir det med ny Majorstua stasjon? Ruter svarte at den er regulert ferdig sammen med Fornebubanen, men at den ikke er omfattet av noen finansiering. Da ble det fra salen tydelig understreket at ny sentrumstunnel og ny Majorstua stasjon henger uløselig sammen og må finansieres og bygges ut under ett. Synspunktet fikk absolutt tilslutning. - Dobbeltdekkere på jernbanen? Tveiten svarte at ev. dobbeltdekkere med passasjerutveksling på Oslo S beslaglegger en del kapasitet både på Oslo S og vestover, da disse bruker lengre tid på stasjonen. Dobbeltdekkere egner seg derfor best for tog som har Oslo S som endestasjon slik som f.eks. tog fra Østfoldbanen som ender i buttsporene på Oslo S.

HØRINGSINNSPILL OM JERNBANESEKTORENS HANDLINGSPROGRAM 2018–2029

1.1 Felles mål for jernbanen
For Jernbane savner en jernbanepolitikk med større vekt på helheten. Vi mener det er uheldig å splitte opp jernbanen i stadig flere aktører slik skiftende regjeringer har gjort i flere omganger. Jernbanen består av flere tekniske systemer som må spille tett sammen for å frambringe en god transporttjeneste. Denne fysiske kjensgjerningen burde også ligget til grunn for organiseringen av jernbanen som en mer helhetlig virksomhet. I et langstrakt land med en relativt liten befolkning mener vi jernbanen er et naturlig offentlig monopol.

Når det gjelder utbyggingspolitikken er det også vår oppfatning at den i for stor grad styres av lokale/regionale interesser. Intercity er et godt eksempel. Her er kreftene og ressursene hittil blitt spredd i fire retninger. De burde vært konsentrert om en strekning av gangen. For Jernbane støtter derfor Bane NORs forslag til videre utbyggingsstrategi hvor strekningene prioriteres etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Vi mener det kan være formålstjenlig i større grad å overlate til jernbanen å finne de beste trasealternativene og i mindre grad detaljstyre politisk.

For Jernbane mener jernbanen først og fremst er en nasjonal og internasjonal infrastruktur, og at dette bør være overordnet for investeringsstrategien. En moderne jernbane kan bygge nettverk og knytte regioner, landsdeler og nasjoner sammen på den mest bærekraftige måten.

NSB stykkes opp

1.4 Økonomisk satsing på jernbanen
I dag må staten betale både for infrastrukturen og togdrifta. Vi mener de ressursene samfunnet er villig til å bruke på samferdsel bør samles om å bygge ut en konkurransedyktig, nasjonal jernbane som kan overta mye av den ressurskrevende og miljøskadelige veg- og lufttrafikken. På den måten kan også jernbanes selvfinansieringsevne styrkes.

Økte investeringer i jernbanen kan finansieres på flere måter. Ordinære bevilgninger, omprioritere fra store vegprosjekter parallelt med jernbanen. Bane NOR SF kan ta opp lån. Miljøavgifter, vegprising og skatt på superprofitt ifm. lufthavnene bør øremerkes til å bygge ut alternativene til fortsatt bil- og flyvekst.

For Jernbane tror vi begynner å nærme oss et smertepunkt for betaling av bompenger. For Jernbane er kritisk til at det settes i gang så mange bomfinansierte vegutbygginger uten at jernbane er med i vurderingene. Behovet for transportkapasitet må vurderes samlet korridor for korridor i NTP-prosessen. Vi legger ved vårt innspill til statsbudsjettet 2019. Grepene vi foreslår kan videreføres også for 2020 og framover. Det vi i store trekk foreslår er å omprioritere midler fra store vegprosjekter til vedlikehold av bane og veg, til nybygging av jernbane og en lettelse i bompengeinnkreving. Vi foreslår også en satsing på nattog som et bedre alternativ til fly på sine strekninger.

2. Kunden i sentrum
2.8.2 Godsstrategiens mål
Av godspakka på 18 mrd. skal bare 5,7 mrd. investeres i 1. periode. Samtidig er regjeringen i gang med en storstilt motorvegutbygging som vil gjøre det raskere og billigere å frakte varer med lastebil.

Det er nå, for første gang, en målsetting i NTP om å overføre gods fra vei til bane: 30 prosent av gods på vei over 300 km skal overføres til jernbane og skip. For Jernbane foreslår at denne målsettingen skjerpes til at jernbanegodsets markedsandel skal fordobles til 6 prosent i løpet av NTP-perioden [På side 34 i NTP ser man at jernbanens markedsandel for innlands godstransportarbeid, eksklusiv råolje og naturgass, var på 3 prosent i 2015 (og 21 og 76 prosent for lastebil og skip).]

Godstog på gamle baner skal konkurrere med trailere og modulvogntog på nye motorveger.

Regjeringa prioriterer motorveger med støtte fra noen opposisjonspartier

3. Målrettet drift og utvikling av sektoren

3.1 Punktlighet og vedlikehold

Vedlikeholdsetterslepet bør reduseres ned til null kroner så fort det er praktisk mulig. I 2017 registrerte Bane NOR 136.841 hendelser som forårsaket forsinkelser eller innstillinger. En viktig bakenforliggende årsak til disse problemene er det gigantiske vedlikeholdsetterslepet som var på 18 milliarder kroner ved begynnelsen av 2018. Det er oppsiktsvekkende og uakseptabelt at Jernbanedirektoratet planlegger å øke vedlikeholdsetterslepet fram til 2023, jf. side 55 i høringsversjonen.

4. Forbedringer i togtilbudet

4.1 Et bedre kundetilbud krever mer togmateriell og ny infrastruktur

Nattogene skal fortsatt være en del av togtilbudet etter regjeringas anbudsplaner. For Jernbane foreslår anskaffelse av nye sovevogner til erstatning for dagens vogner som er utslitte samt en utvidelse av parken. Vi ønsker en type duo-vogner som kan tilby sengeplass om natta, og som med enkle grep gjøres om til seter i dagtrafikk. Nattog kan være et godt alternativ til seine og tidlige flyavganger. Nattoget har flere fortrinn framfor fly som lavt energiforbruk og lave klimagassutslipp. Toget tilbyr ei reise sentrum til sentrum uten bytter hvor man legger seg og står opp til normal tid. Økt utbytte fra Avinor godt kan betale for investeringene i en ny og utvidet sovevognpark. Det vil samsvare godt med prinsippet om at forurenser betaler. Vi veit det er mange som savner nattogtilbud mellom Oslo og Stockholm/København. I dag disponerer ikke norsk jernbane flere sovevogner enn hva den trenger som et minimum innenlands. Med en ny og utvidet vognpark er det færre hindringer for at norsk jernbane kan kjøre et slikt tilbud.

4.2 Jernbanen i sør (Sørlandsbanen sør for Kongsberg m.m.)

På grunn av massiv utbygging av motorvei vil Sørlandsbanen trolig bli fullstendig marginalisert i løpet av NTP-perioden 2018–2029. Grenlandsbanen bør derfor prioriteres fram i tid. Den vil øke nytten av investeringene i IC-Vestfoldbanen. Det må startes en KVU for ny bane som betjener kystbyene Grenland-Egersund. Arbeidet må flettes inn i det som Nye Veier AS nå planlegger.

Grenlandsbanen

Grenlandsbanen må vurderes innenfor et større nettverk med Vestlandsbanen til Stavanger, Haugesund og Bergen via Haukeli, korridor 5. Standarden må ligge nær den som Norsk Bane forutsetter i utredningen om Telemarkslinken http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=236. Ytre korridor (både Grenlandsbanen og Telemarkslinken) innebærer så interessante fordeler at den må med i den videre prosessen.

4.3 Jernbanen i Nord-Norge og Midt-Norge

Troms og Finnmark

Vi ønsker at de kommende utredningene om utbygging av jernbanen Fauske–Narvik–Tromsø og Kirkenes–Rovaniemi i Finland inkluderer hvilke nettverkseffekter disse banene kan medføre, ikke bare på nordkalotten, men også lenger østover, jf. at ruter med gjennomgående godstog fra Kina til både London og flere byer på kontinentet allerede er blitt etablert. Alle relevante inntektskilder må med og reelle traseer må vurderes.

Ofoten og samarbeid med Sverige

LKAB har uttrykt ønske om dobbeltspor på Ofotbanen, og vi støtter at dette utredes. Men full effekt av dobbeltspor på norsk side er avhengig av utbygging til dobbeltspor på svensk side fram til Kiruna. Tilsvarende er bygging av en Europabane -Ski–Sarpsborg-Svinesund- avhengig av at Sverige bygger nytt -Svinesund–Göteborg–Malmö. Dersom Norge hjelper det statlige, svenske selskapet LKAB med dobbeltspor på Ofotbanen, synes det rimelig at Sverige prioriterer å legge til rette for Norges Europabane gjennom Bohuslän. Gjennomgående tog Trondheim–Arlanda–Stockholm bør også gjenopptas. Dessuten bør Norge sikres gode ruteleier og høy standard på jernbanestrekningen gjennom Sverige for et økt antall godstog mellom Oslo og Narvik.

Nordland

Istedenfor å spre investeringsmidlene tynt utover på den 697 km lange Nordlandsbanen Hell–Bodø går vi inn for å konsentrere dem til utvalgte strekninger hvor reduksjonene i reisetid blir signifikante. Bygging av stamflyplass utenfor Mo i Rana, som koster 2 milliarder kroner, er inne i NTP. Det er hensiktsmessig at jernbanen betjener den nye flyplassen. Da må imidlertid Nordlandsbanen legges om, og den nye banen bør rimeligvis bli raskere enn dagens. Hvis reisetiden for hele strekningen mellom Mosjøen og den den nye flyplassen utenfor Mo i Rana blir tilstrekkelig kort, kan kortbaneflyplassen i Mosjøen legges ned. De sparte kostnadene kan bidra til å finansiere den nye jernbanen. Det har vært lokal mostand mot å legge ned flyplassen i Mosjøen, men da ble dem ikke tilbudt en rask jernbane til den nye flyplassen utenfor Mo i Rana. En slik bane vil dessuten knytte arbeidsmarkedene i Mosjøen og Mo i Rana sammen gjennom å etablere et godt tilbud for dagpendling.

Trøndelag

Regjeringen planlegger ny motorvei Trondheim-Steinkjer. Reisetid med bil skal bli 75 min, mens ny togtid etter elektrifisering blir ca. 113 min, dvs. 50 prosent mer! I og for seg er det positivt med elektrifisering av Trønderbanen, men gitt slike rammevilkår blir det en feilinvestering. Beregnet netto samfunnsnytte er da også kraftig negativ. For hver skattekrone som brukes på dette prosjektet, vil 94 øre gå tapt (side 310 i NTP).

For Jernbane mener det snarest må igangsettes en KVU for ny jernbane Trondheim–Steinkjer og behovet for ny veg sees i forhold til dette. Ny jernbane kan bygges for reisetid Trondheim-Steinkjer på ca. 30 min. I mellomtiden kan forhåpentligvis bedre ruteplanlegging, variert stoppmønster, diverse mindre tiltak og bedre vedlikehold redusere den reelle reisetiden. Togselskapene har større driftsutgifter ved dieseldrift enn el. De bør få differansen kompensert inntil ny bane er klar.

Lokaltog til Steinkjer klart til avgang på Trondheim S.

4.4 Jernbanen i vest (Ringeriksbanen, Bergensbanen og Vestlandsbanen)
Kostnadsbesparende fellesbane istedenfor Ringeriksbanen
E16/Ringeriksbanen Hønefoss–Sundvollen-Sandvika har også kraftig negativ netto samfunnsnytte. Denne Ringeriksbanen vil være ubrukelig som felleskorridor med andre banestrekninger. Prosjektet vil fremme lastebilen på bekostning av godstoget, bygger på en tvilsom KVU-prosess, vil ødelegge et meget verdifullt våtmarksområde som er vernet i samsvar med den internasjonale Ramsar-konvensjonen. Det er også tvilsomt om det i et langt tidsperspektiv vil la seg gjøre å fundamentere bruer for togtrafikk i høy hastighet stabilt i løsmassene i Storelvadeltaet.

For Jernbane har uten å ha blitt hørt bedt om en uhildet vurdering av et alternativ via Nittedal. Vi fastholder derfor kravet. Dette som en del av en ny jernbanekorridor nord-sør mellom Østfold og Buskerud/Oppland/ Hedmark/Møre/Trøndelag gjennom Oslo og via Majorstua, Nittedal og vestsida av Mjøsa. I alt bor det 112.000 innbyggere i Jevnaker og kommunene langs Gjøvikbanen (uten Oslo) som vil få glede av dobbeltspor Hønefoss–Nittedal–Oslo (i tillegg til de som bor på Ringerike og vestover langs Bergensbanen). Derimot bor det bare 1167 personer Sundvollen hvor det planlegges stasjon på Ringeriksbanen Hønefoss–Sandvika.

Vossebanen Arna–Stanghelle: Anleggsstart foreslås først i andre seksårsperiode og avslutning etter 2029 (side 98 i høringsversjonen). Vi mener at Jernbanen ikke får forsinkes i forhold til E16. Det er spesielt viktig å framskynde byggingen av ny bane Stanghelle–Voss som er en ekstremt rasfarlig strekning. Det er viktig å redusere reisetiden med tog mellom Voss og det store arbeidsmarkedet i Bergen mest mulig.

By-, lokal- og regiontog i Bergensområdet
For Jernbane går inn for å gjennomføre en KVU for lokaltog i bergensområdet. Aksene nord, vest og sør peker seg ut; Åsane, Sotra og Flesland/Os.

Vestlandsbanen
Vi foreslår å gjennomføre en KVU for Vestlandsbanen via Haukeli mellom det sentrale Østlandet og Stavanger, Haugesund og Bergen. Stavanger–Odda–Bergen kan bli første trinn. Utbygging av Rogfast-veg bør stilles i bero inntil en felles Rogfast-bane/veg er avklart.

4.5 Jernbanen på Østlandet, inklusiv Oslo-området og bane til Stockholm og Göteborg
Europabanen
Det må snarest avklares hvordan Follobanen kan videreføres sørover som en direktelinje Ski–Sarpsborg, og hvordan den skal inngå i en høyfartsbane til Stockholm, Göteborg og videre sørover. Istedenfor uten videre å spre de knappe ressursene på to separate baner fra Oslo til henholdsvis Göteborg og Stockholm, synes det hensiktsmessig å vurdere en felles korridor hvor linja mot Stockholm avgreines enten ved Sarpsborg eller Halden. Norges Europabane bør føres helt til Göteborg i en trase som ikke får bli lenger enn E6. Som det 3. alternativet Oslo-Stockholm kan tog fra Oslo benytte den planlagte svenske høyhastighetsbanen Göteborg–Jönköping–Stockholm (2 t 0 min reisetid Göteborg–Stockholm ved 320 km/t eller 2 t 16 min ved 250 km/t). Ved å bygge den nye jernbanen fra Ski til Göteborg for 320 km/t, vil reisetiden Oslo–Göteborg bli på 1 time med ett stopp i Østfold.

Ny bane til Göteborg kan få dobbelt så stor effekt som intercity. Ifølge Eurostat har disse to storbyregionene 2,9 millioner innbyggere (1,3 i Oslo og 1,6 i Göteborg). Økt samspill mellom utdanning, forskning, næringsliv og offentlig forvaltning innen dette geografiske området gir grunnlag for å øke innovasjonstakten, konkurranseevnen, lønnsnivået, antall arbeidsplasser og skattegrunnlaget.

Godstrafikk mellom Göteborg havn og Alnabru
Om lag 900.000 trailere passerer Svinesund årlig. [Fotnote: Årsdøgntrafikken av kjøretøy over 7,6 m på den nye veien over Svinesund var i 2015, 2016

og 2017 henholdsvis 2122, 2142 og 2277, dvs. en økning på 6,3 i 2017. I tillegg kommer om lag 200 slike kjøretøy pr. døgn på den gamle veien over Svinesund. Hvis all denne lastebiltrafikken skulle overføres til jernbanen, ville det tilsvare omtrent 100 godstog pr. døgn (mellom 83 og 125). Hvis veksttakten på 6,3 prosent fortsetter, vil antall trailere over Svinesund fordobles i løpet av NTP-perioden 2018–2029. Da vil det komme krav om å bygge ut motorveien E6 Svinesund–Oslo fra 4 til 6 filer. Det blir åpenbart dyrt og en avsporing av det grønne skiftet.] Det svenske Naturvårdsverket skriver i sin høringsuttalelse om forslaget til NTP for Sverige:

«Den tunga trafiken i Sverige betalar inte sina marginalkostnader enligt Samkost 2. Vissa vägar slits också hårt av utländsk lastbiltrafik. Vägavgifter för genomfartstrafik med lastbil skulle kanske kunna används om inte en vägslitageskatt tas fram."

For Jernbane foreslår derfor at Europakorridoren også utredes for godstrafikk. Nord for Ski kan godstrafikken spare mye tid dersom det bygges en tunnel Kolbotn-Bryn (Bryndiagonalen). Vi foreslår en KVU der ulike godstraseer mellom Ski og Alnabru vurderes. Det bør vurderes å bygge en bane som egner seg både for gods- og persontrafikk i et omfang som ikke konkurrerer med godstrafikken. I korridoren Follo–Groruddalen-Romerike er kollektivandelen i dag lav. En slik kombinert gods- og passasjerdiagonal vil også avlaste Oslo S, Oslotunnelen og vestkorridoren for passasjertog. Den vil også sikre en togflyt til og gjennom Oslo i tilfelle hendelser på jernbanen gjennom Oslo S.

Raskere mellom Spikkestad og Oslo

Tidligere kjørte tog fra Spikkestadbanen på den raske Askerbanen mot Oslo, men siden 2012 må de kjøre som fulltstoppende lokaltog på Drammensbanen. Dette førte til at togene fra Spikkestadbanen bruker 13 minutter ekstra på strekningen Asker–Lysaker. For at spikkestadtogene igjen kan få benytte Askerbanen, kreves det investeringer på Asker stasjon, og det finnes en billig og en dyr løsning. Men vi kan ikke se at noen av løsningene er tatt inn i høringsversjonen. Vi vil ikke anbefale en bestemt løsning, men går inn for at en løsning velges og bygges slik at togene fra Spikkestadbanen kan benytte Askerbanen Asker–Lysaker.

Ny øst–vestgående jernbane gjennom Oslo

I vårt høringsinnspill til Oslo kommunes kommuneplan fram til 2040 foreslo vi at det utredes en ny øst–vestgående jernbane mellom Nedre-Romerike og Bærum gjennom Oslo som går på tvers og knyter sammen eksisterende tunge kollektivlinjer og utvider jernbanens flatedekning. En slik bane vil også fungere som reservebane for Oslotunnelen når den er stengt.

Intercity generelt: Kostnadsreduksjon må ikke skje gjennom fartsreduksjon

Vi vil trekke fram følgende sitat fra NTP 2018–2019:"[...] alle nye jernbanestrekninger planlegges slik at de vil kunne inngå i et høyhastighetsnett mot Bergen, Trondheim, Göteborg og videre ut i Europa. For å unngå feilinvesteringer i det vi bygger må alle strekningsvise utredninger gjøres nå" (side 44 i seksjon 3.4.3). Dessverre syns ikke høringsversjonen å gå inn for å implementere dette. I Jernbanemagasinet (7.3.18 på jernbanemagasinet.no) heter det i artikkelen «Bane NOR skal spare 13 milliarder. I Vestfold er de allerede i gang» følgende: «250 km/t skal kun legges til grunn om kostnaden ikke øker i forhold til 200 km/t.» I praksis kan dette bety at tog ikke vil bli konkurransedyktig mot fly de neste 100 årene.

Intercity Østfoldbanen:

Samtidig som nytt dobbeltspor via alle byene og tettstedene planlegges, bør det også planlegges en Europabane Ski-Sarpsborg og videre sørover til Göteborg. En slik bane var et av alternativene i Høyhastighetsutredningen. Skal en slik bane realiseres er det nødvendig nå å planlegge påkoplinger med IC ved bl.a. Ski og Sarpsborg. Vi anser det nødvendig med en egen bane for Norges europatrafikk. IC-banen får mange fartsbegrensende kurver. En Europabane får ikke bli lenger enn E6. Den må utredes for både person- og godstrafikk.

Intercity Vestfoldbanen:

I någjeldende planlegging mangler det gode planer for Grenland som nasjonalt jernbaneknutepunkt. Det er ingen planer for Porsgrunn-Skien. Foreløpig utpekt alternativ for Grenlandsbanen er bare tilpasset fremtidig trafikk langs kysten Vestfold¬-Grenland-Agder. Den er ikke tilpasset samtrafikk med en Vestlandsbane over Haukeli-Bø-Notodden som i så fall vil foregå via en ny Bratsbergtrasé. Tog fra Vestlandet vil da for eksempel kunne kjøre via Grenland og Vestfoldbyene til Oslo, og tog fra Sørlandet vil kunne ta den kortere ruta over Kongsberg til Oslo, Sørlandet-Vestlandet med gjennomgående pendler blir også mulig.

Ny og gammel E18 i Grenland. Enda ei vegbru planlegges. Grenlandsbanen kommer etter 2029, utenom Grenland sør og ikke tilpassa en framtidig Vestlandsbane.

Intercity Dovrebanen:
Midtkorridoren redder både strandsonen og naturreservatet på Hamar
Planleggingen av dobbeltspor Kleverud–Sørli–Åkersvika er kommet langt, og det er ugunstig å utsette ferdigstillelsen fra 2024 til 2026. Den vedtatte elektrifiseringen Elverum–Hamar vil føre til at dieseltog fases ut, og det gjør midtkorridoren med maksimalt lokk til et aktuelt alternativ. Plasseringen av stasjonen blir mer sentral, antall togpassasjerer og nytten blir høyere enn for andre alternativer. Dette alternativet bør også utredes nå som det skal gjennomføres en ny utredningsrunde.

Både Åkersvika naturreservat og strandsonen på Hamar representerer reelle verdier som ikke er blitt prissatt i tidligere utredninger. Dette kan typisk føre til grov undervurdering av disse verdiene at et dårlig alternativ blir vedtatt på grunn av inadekvat informasjon. Vi vil derfor sterkt anbefale at naturreservatet og strandsonen prissettes i kommende utredninger. Det finnes flere ulike metoder som kan benyttes, og med tanke på de store verdiene som står på spill, vil det være hensiktsmessig å presentere resultater fra ulike metoder som benyttes i andre sammenhenger.

Videre bør utredninger med en østlig plassering av Hamar stasjon inkludere alternativer som innebærer at Rørosbanen føres inn til Hamar sør for Åkersvika naturreservat slik at dette ikke ødelegges enda mer. Tilsvarende gunstig for reservatet vil det være å føre Rørosbanen direkte fra Løten til Stange. Denne varianten vil forkorte reisetiden Elverum–Gardermoen–Oslo betraktelig, men krever mye matjord. Et alternativ kan være avgreining fra Dovrebanen i området Kleverud. Kortest mulig reisetid til både Hamar og Elverum og sparing av naturreservatet synes å være særskilt gunstig.

STORTINGET SIER NEI TIL KVU-ER I RETNING SVERIGE NÅ

Denne vårsesjonen fremmet stortingsrepresentantene Arne Nævra, Kari Elisabeth Kaski, Freddy André Øvstegård, Karin Andersen, Sverre Myrli, Siv Henriette Jacobsen og Nils Kristen Sandtrøen et forslag om å utarbeide konseptvalgsutredninger (KVU-er) for jernbanen i retning Stockhom og Göteborg, som skulle bli ferdige i innen våren 2019.

Kim Aastangen og Kjell Erik Onsrud,

Til tross for at stortingsflertallet synes det er viktig å forbedre jernbaneforbindelsene til disse millionbyene, stemte de imot forslaget om KVU-er nå. Når det gjelder Stockholm ble det begrunnet med at det allerede er vedtatt i Nasjonal transportplan at det skal utredes en KVU for Kongsvingerbanen i løpet av perioden 2018–2029.

For strekningingen Oslo-Göteborg var begrunnelsen for å avslå en KVU at det skal bygges dobbeltspor til Halden, og at man ønsker å utrede hele strekningen Oslo–Göteborg–København, men på et mer overordnet plan enn en KVU.

Det mest påfallende ved Stortingets behandling er at de begrenser mulige baner fra Oslo til Stockholm til traséer over Kongsvinger, Bjørkelangen og Indre Østfold og videre mot Karlstad. Det finns en fjerde mulighet som vil bli den billigste for å redusere reisetiden Oslo–Stockholm til 3 timer. Denne traseen går via Göteborg.

Svenskene skal uansett bygge en ny høyhastighetsbane Göteborg–Jönköping–Stockholm som vil redusere reisetiden mellom Sveriges to største byer til 2 timer ved en dimensjonerende hastighet på 320 km/t. Om hastigheten begrenses til 250, blir reisetiden 2:16 t.

Den svenske regjeringen forhandler for tiden med ulike riksdagspartier om hvilken hastighet den ny bane skal bygges for. Med utgangspunkt i Follobanen og en ny jernbane for 320 km/t direkte fra Ski til Sarpsborg og videre gjennom Bohuslän til Göteborg, vil Oslo–Göteborg ta én time. Oslo-Sarpsborg vil ta 23 min. Uten en Europabane vil Oslo-Sarpsborg ta 55 minutter. Mao. flyttes Saprsborg til Ski og Göteborg til Sarpsborg reisetidsmessig.

Kjørt via en europabane blir reisetiden Oslo-Stockholm 3 timer (eventuelt 3 timer og 1 kvarter om svenskene bestemmer seg for 250 km i timen). Og da blir jernbanen konkurransedyktig mot fly uten kostnadene med en ny bane Oslo-Karlstad.

For Jernbane deltok på høringa. I tillegg til de kjente traséalternativene over Kongsvinger, Bjøkelangen og Mysen bad vi om at det blir utreda en kortest mulig trasé Ski-Sarpsborg-Göteborg med to spor for lyntog og ett for gods som også kan gjøre tjeneste som felleskorridor for forbindelsen med Stockholm.

På Stortingets nettsider finnes det både referat og video-opptak av debatten om KVU-er for jernbanen i retning Stockholm og Göteborg:
https://www.stortinget.no/no/Hva-skjer-pa-Stortinget/Videoarkiv/Arkiv-TV-sendinger/?mbid=/2018/H264-full/Storting/05/29/Stortinget-20180529-095516.mp4&msid=9720&meid=10148

OSLONAVET - LOKALT ELLER NASJONALT

Idéverkstedet KVU-Oslonavet og den videre saksbehandlinga førte for jernbanens del til at det skal utredes ny Oslotunnel Oslo S - Lysaker samt en avgreining fra denne umiddelbart vest for Nationaltheateret.

Kjell Erik Onsrud

Oslo S

Avgreininga skal brukes til å vende tog fra øst. Bislet, Uranienborg eller Briskeby kan være aktuelle vendepunkter. Dette skal den videre utredningsprosessen finne ut av. Et annet stort prosjekt i landets jernbanenav er Brynsbakkeprosjektet. Målet er å øke kapasiteten inn mot Oslo S fra øst og øke vendekapasiteten på Sentralstasjonen. Prosjektet strekker seg vest helt til Sandvika hvor det planlegges to nye spor til plattform. Oppsummert vil prosjektene øke gjennomkjøringskapasiteten fra øst mot vest, og vendekapasiteten på Oslo S og i Vestkorridoren. Et 3. stort prosjekt i samme område er Ringeriksbanen over Hole. Det øker ikke kapasiteten, men gjør skjevheten mellom togpendler i øst og i vest litt mindre.

Disse prosjektene bygger på dagens tilstand hvor de fleste togreiser(ikke togkilometer) skjer i Oslo og Akershus. Men er det riktig oppskrift også for framtida? Skal samferdsels-Norge utafor storbyene overlates til motorveger og storflyplasser? Vårt inntrykk er at KVU Oslonavet fikk tungt nedslag i Ruter-området uten at det ble stilt spørsmål ved dette.

For Jernbane mener jernbanen primært skal være et nasjonalt og til dels internasjonalt transportsystem. I 2007 foreslo vi Nittedalsbanen som en felleskorridor for Bergensbanen og Gjøvikbanen inn mot Oslo via Hovedbanen. Dette ble spilt inn til Konseptvalgutredningen (KVU) Ringeriksbanen i 2007-2008. Vi har hele tida ment at vurderingene som Jernbaneverket gjorde av vårt forslag ikke var riktige.

Fra 2012 har For Jernbane foreslått at Nittedalsbanen føres inn til Oslo S fra vest; -Rotnes-Nydalen-Majorstua-National-. På den måten kan persontog fra Østfold pendle gjennom Oslo og Nittedal til Ringerike, Bergensbanen og Gjøvikbanen. Koples Gjøvikbanen sammen med Dovrebanen ved Moelv kan tog også pendle Østfold-Lillehammer-Møre/Trøndelag.

Med andre ord foreslår For Jernbane at det etableres en ny nasjonal nord-sør akse gjennom Oslo. For godstrafikken bør det utredes en akse --Kolbotn-Bryn-Alnabru-Grorud-Nittedal--Bergen/Åndalsnes/Trondheim. Det vil bli en akse gjennom Oslo, men utenom Oslo S. Godstransportene vil bli raskere, og jernbanesystemet mer robust og fleksibelt. Dersom aksen også dimensjoneres for persontrafikk antar vi at det kan være mulig å kjøre et persontogtilbud med 1/2-timesfrekvens uten å komme i konflikt med godstrafikken. En pendel mellom Follo og Nedre Romerike(ev. OSL) burde være interessant og kunne gi meget konkurransedyktige reisetider. I denne korridoren er kollektivandelen lav.

Fordelene med et nasjonalt kryss og gjennomgående pendler er flere. Lange pendler gir flere direkteforbindelser og mindre omstigning. Det blir vesentlig mindre behov for å vende tog i sentrum (T-banen har for lengst gått bort fra dette. Togene vendes i utkanten ikke i sentrum). Unødvendig vending av tog binder opp kapital. Nord-sør aksen legger grunnlag for en mer balansert utvikling både regionalt og nasjonalt. Presset på Bærum og Asker (Oslos vestkorridor) lettes og flere regioner og landsdeler kan få del i veksten.

Vi antar at en nord-sør akse vil gjøre at hele eller deler av Ringeriksbanen over Hole, Brynsbakkeprosjektet og National-Lysaker kan spares. Dette er ikke billige prosjekter, og nord-søraksen bør kunne falle innafor de samme økonomiske rammene.

Et dobbeltspor har kapasitet til 24 tog per time per retning, gitt togfølgetid på 2 min. For å illustrere kunne følgende ruteopplegg vært kjørt. Hvert 15. min: IC Lillehammer-Skien, Eidsvoll-Kongsberg og Lillestrøm-Asker. Hvert 30. min: Dal-Vikersund, Kongsvinger-Spikkestad samt et godstog i timen i Oslotunnelen. Det blir i sum 17 tog/time/per retning, og dermed kapasitet til mer.
På nord-sør aksen kunne man som et eksempel kjøre Rakkestad-Jaren, Moss-Hønefoss, Halden-Bergen/Trondheim/Ålesund. Ski-lokalen kan pendles med to avganger i timen til Lillestrøm via en bryndiagonal ev. videre til OSL og to avganger per time til Stabekk.

Gitt dette forslaget får OSL toganløp hvert 6 min. og Flytoget blir overflødig.

INNSPILL TIL STATSBUDSJETTET 2019, OG FRAMOVER

- Fra motorveg og storflyplass til bane, vedlikehold og nattog

For Jernbane har utarbeidet et forslag til prioriteringer på 2019-budsjettet, se tabell. Grepene og prinsippene vi foreslår kan videreføres også for 2020-budsjettet og åra framover. Forslaget er innafor samme økonomiske ramma som 2018-budsjettet, inkludert bompenger.

For Jernbane foreslår å omdisponere kr. 8439,6 millioner fra store vegprosjekter parallelt med jernbanen, til vedlikehold og fornyelse av bane (+1507,3 mill.) og lokal og fylkesveger (+3785,1 mill.), til planlegging og nybygging av jernbane (+2362,2 mill.) og en lettelse i bompenger på 785 mill.

For Jernbane vil peke på at det er et enormt vedlikeholdsetterslep på lokal- og fylkesveier i Norge, og at disse veiene ikke er noen konkurrent til jernbanen. For Jernbane er kritisk til at det i omfattende grad settes i gang bompengefinansiert stamvegutbygging uten at ny jernbane er med i vurderinga, enda dette er parallell infrastruktur. Det kan også synes som vi nærmer oss et metningspunkt for hva bilister vil godta av bompenger. Velgerne får heller ikke noe godt alternativ til bil.

For Jernbane foreslår også en satsing på nattog som et bedre alternativ til fly på sine strekninger. Dagens park av sovevogner er utslitt og på et minimum. Derfor må det først settes i gang en anskaffelsesprosess. Vi foreslår å vurdere en type vogner med høy standard og som med enkle grep kan skiftes mellom seter og sengeplass. Med andre ord at de kan utnyttes både natt og dag. Vi savner også et nattogtilbud mellom Oslo og Stockholm/København. Vi foreslår at Avinor betaler satsinga ut fra betraktningen om at forurenser betaler.

I kolonnen «differanse» i tabellen kommer påplussinger fram som negative tall og reduksjoner som positive tall.

Statsbudsjettet i mill. kr.	Bevilget 2018	Vårt forslag 2019	Differanse
Kap. 1320, Statens Vegvesen,			
Post 23, riksveg drift og vedlikehold	11982,8	13000	-1017,2
Vedlikehold fylkes- og lokalveger		2767,9	-2767,9
Post 30, store vegprosjekter	8287,3	5500	2787,3
Post 30, planlegging og grunnerverv	1088,5	500	588,5
Ekstern finansiering (bompenger), bevilges ikke	4785	4000	785
Kap. 1321, Nye Veier AS	5278,8	1000	4278,8
sum veg	**31422,4**	**26767,9**	**4654,5**
Kap. 1352, Jernbanedirektoratet			
Post 71, drift	2600	2600	0
Post 71, forebyggende og korrektiv vedlikehold	3092,7	3200	-107,3
Post 71, Fornyelse	2100	3500	-1400
Drift og vedlikehold, påplussing ved forlik	447		
Post 72, planlegging	2137,8	2500	-362,2
Post 73, investeringer	8896,2	10896,2	-2000
sum jernbane	**19273,7**	**22696,2**	**-3869,5**
Kjøp av persontransport med tog	3484,1	3550	-65,9
Aksjer i NSB	-150	-100	-50
Aksjer Avinor	-232	-347,9	115,9

MØTE I JERNBANEFORUM NORD (JBFN)

JBFN hadde sitt halvårsmøte i Bodø den 2. mai. I uttalelsen fra møtet uttrykker forumet at man er fornøyd med den økte satsningen på jernbane i Norge. Økt vedlikehold, fokus på det grønne skiftet og modernisering av jernbanen er et gode for landet.

Gunnar A Kajander
(gkajander@bredband.net)

Men for Nord-Norge er Jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029 trist lesing. Det er uakseptabelt at det ikke satses i nord. Næringslivet i nord satser for framtida og leverer gode resultater, men det er langt til markedene. Jernbanen er viktig for konkurransekraft og verdiskaping – også i nord. (Hele uttalelsen kan leses på vår nettside www.jernbane.no).

Innledere var Thor Nicolaisen og Nina Hoelsæther fra Jernbanedirektoratet (JDIR), Siri Vasshaug fra Samferdselsavdelingen i Nordlands Fylkeskommune (Nfk) og Geir-Ketil Hansen fra Narvik kommune.

Thor Nicolaisen informerte om prosessen med den pågående utredningen av Nord-Norgebanen Fauske – Tromsø og gjennomføringen av Trafikkpakke Nord.

Nord-Norgebanen
Jernbanedirektoratets (JDIR) fokus ligger på oppdatering av kunnskapsgrunnlaget for kost/nytte-effektene, markedspotensialet, løsninger med en trinnvis utbygging og bred medvirkning. Utredningen tar derimot ikke stilling til nye traséalternativer. En høringsrapport ventes å være klar i midten av mai 2019 og den endelige rapporten i oktober samme år. Resultatene er tenkt å komme med i neste rullering av NTP (2022-2033).

Det siste grove kostnadsoverslaget fra 2011 var på 40 – 60 mrd kr. Et innspillsmøte er planlagt i løpet av juni i år.

Trafikkpakke Nord omfatter fjern-, region- og pendeltrafikken på Nordlandsbanen, region- og pendeltrafikken på Trønderbanen, regiontrafikken på Meråkerbanen, Rørosbanen og Raumabanen og fjern- og regiontrafikken på Dovrebanen. Intensjonen er å inngå rute-, takst- og billettsamarbeid med de involverte fylkene. Målene for konkurransefaktorene i trafikkpakken kan sammenfattes slik; mer persontrafikk for offentlige midler, flere reisende, økt kundetilfredshet, optimaliserte driftsforhold, økt vedlikehold, nye togsett, sømløse reiser og utvidet samarbeid med eksterne aktører. Økt effektivitet skal hentes ut av en kunde- og markedsorientert organisasjon.

Nina Hoelsæther orienterte om Handlingsplanen for 2018-2029. Hovedmålene retter seg mot: Bedre fremkommelighet for personer og gods i hele landet, reduksjon av ulykker i transportbransjen og omstilling til lavutslippssamfunnet. Kostnadsrammen for de investeringer som inngår i handlingsplanen er satt til 327,5 mrd kr. Viktige prioriteringer er:

- Kjøp av persontransporttjenester med tog.
- Drift og vedlikehold av infrastrukturen.
- Store igangsatte prosjekter gjennomføres med rasjonell framdrift.
- Nye tog med tilhørende infrastruktur.
- Satsingsområder for nye anlegg: *Ny rutemodell, godssatsing, bysatsing og InterCity inkludert Ringeriksbanen.*

En del tiltak er foreslått på Nordlandsbanen og Ofotbanen. Allerede i 2022 skal ERTMS tas i bruk på Nordlandsbanen. Dertil kommer mindre sportiltak, nye og forlengede krysningsspor og terminalutbedringer. På Ofotbanen prioriteres utbygging av Narvik stasjon og omformerstasjon og utbedringer av kombiterminalen på Fagernes.

Siri Vasshaug informerte om fremtidige løsninger for billettering, betaling, informasjon og samarbeid mellom ulike tilbydere. Hun tok utgangspunkt i det konkurransegrunnlag for «Smartere transport i Norge» som Samferdselsdepartementet har utarbeidet. Utviklingen og tilpassingen av IKT-systemene (Informations- og Kommunikasjonsteknologi) utgjør basen for et velfungerende og brukervennlig tjenesteutbud på området.

Geir-Ketil Hansen, varaordfører i Narvik, fortalte om viktigheten av å tenke strategisk overfor svenske myndigheter når vi prioriterer og beslutter hvordan jernbanen i nord skal utvikles. Han pekte på at en sammenføring av Nord-Norgebanen og Ofotbanen-Malmbanen over Narvik er et sterkt argument både i forhold til realiseringen av Norrbotniabanen og den Botniske korridoren inn i Finland over Haparanda-Torneå. Dette også knyttet til finske planer om en arktisk bane mellom Rovaniemi og Kirkenes.

Reidar Ryssdal fra Rana Utvikling supplerte med vurderinger og merknader knyttet til Nordlandsbanen og Meråkerbanen.

Varaordfører i Narvik Geir-Ketil Hansen (bilde) pekte på at en sammenkopling med Ofotbanen-Malmbanen over Narvik er et av flere sterke argument for Nord-Norgebanen.

RETURADR.:
For Jernbane c/o Vidar Sætre,
Åstveitvegen 3, 5106 Øvre Ervik

B

NORGE P. P.
posten

DIN E-POST?

For Jernbane har bare e-postadressa til ca. ½-parten av medlemmene. E-post er billig og raskt, og gjør det mulig for en fattig organisasjon å sende info til alle medlemmene. Vi oppfordrer derfor på det sterkeste til å sende oss en e-post; post@jernbane.no, slik at vi får registrert din adresse.

Ikke betalt kontingent?
Da finner du en giro i midten av bladet.