

FOR JERNBANE



Jernbaneforum 2025 s. 10

- Ålgårdbanen 100 år s. 8**
- Innkalling til årsmøte 2025 s. 2**

UTGIVER: Tidsskriftet FOR JERNBANE 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, Norden og Europa. Målet er redusert belastning fra transportsektoren på miljø og helse.

Kontigent: 2025 kr 300
Kontonr. 1254.20.33523
Abonnement (ikke medlem) et år, fire utgaver: kr 360. **Løssalg:** kr 115.



Ansvarlig redaktør:
Leder: Kjell Erik Onsrud

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

PRODUKSJON: Oslo digitaltrykk AS
OPPLAG: 400
Meninger og opplysninger i artiklene står for forfatternes egen regning.

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

FORSIDEFOTO: Gjøvikbanen ved Sinsen i Oslo
FOTO: Rune Fossum

**FRIST FOR STOFF
TIL NESTE UTGAVE:
1. AUGUST**



INNHOOLD

Lok-krisen	3
Hastesak	4
Går jernbanen på skinner?	6
Thor Gjermund Eriksen	7
Ålgårdbanen 100 år	8
På grensa	9
Jernbaneforum	10
Nordby	13
Ulykke, Sikkerhet	14
Kompensasjon	15
NSB	16
Sveits II	18
5 på toget	19

Leder

□ Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

Stengt bane

Tøffe værforhold har ført til brudd både på Dovrebanen og Nordlandsbanen. Togselskapene sliter økonomisk som følge av det. Inntekter faller bort, ekstrakostnader løper på og de faste kostnadene står som en påle. Det trengs kompensasjonsordninger på rimelige vilkår som kan utbetales når behovet er der.

Det finnes en miljøstøtteordning for gods fra veg til bane, men det finnes også høye og stadig økende avgifter for at godstogene skal få kjøre på linjene og bruke godsterminale. Persontogselskapene får kompensert baneavgiftene. Det gjør ikke gods. Lønnsomheten for toggodsselskapene er heller ikke god, men gods på tog er lønnsomt for samfunnet. Miljøstøtteordningen må derfor bli en netto støtte.

Bedre støtteordninger vil koste noen 100 mill. i året ekstra, men det å ha oppegående togselskaper er også en del av Norges sivile og militære beredskap. Været fra dag til dag får vi ikke gjort noe med, men Norge må følge opp sin del av klimadugnaden. Bane NOR må også få ressurser nok til å finne de svakeste punktene på infrastrukturen og styrke den før neste ekstremvær rammer, så godt det lar seg gjøre.

Det må også bli rom for at godstog kan tildeles bedre ruter der det er viktig for lønnsomheten til næringen. I vurderingen må det settes opp en konkret ruteplan slik at man får se hva det vil bety for persontrafikken. Litt venting og litt ustive ruter bør vi tåle, men det må ikke gå utover viktige korrespondanser slik at man for eksempel må vente en time eller to ekstra.

Innkalling til Årsmøte 2025

For Jernbane kaller medlemmene inn til årsmøte torsdag 22. mai 2025 kl. 16.30. Norsk Jernbaneforbund (NJF) vil være vertskap for oss. Adressa er Møllergata 10, 0179 Oslo, inngang i "Skråninga" ei lita tverrgate mellom Torggata og Møllergata. Årsmøtet vil innledes med enkel bevertning og et foredrag. Årsmøtets formelle del vil begynne kl. 18.00 og avsluttes seinest kl. 20.30. Årsmøtedokumentene vil bli lagt ut på jernbane.no - Om oss - Om For Jernbane - Valg/Årsmøte etter hvert som de blir klare. Ønsker du å fremme forslag så skriv til: post@jernbane.no eller For Jernbane, Pb. 3455 Bjølsen, 0406 Oslo innen utløpet av 8. mai. Ønsker du å stille til valg eller har forslag til kandidater, ta kontakt med valgkomitéen: anderz780@gmail.com

Medlemskontingent 2025

For den som ikke har betalt ennå har vi stifta en giro i bladet

Noen medlemmer har betalt uten å oppgi navn. Da vet vi ikke hvem det er, og dermed er det en giro i bladet sjøl om du har betalt. Vil de det gjelder være snille og melde fra: **post@jernbane.no** eller **For Jernbane, Pb 3455 Bjølsen, 0406 Oslo**. Takk!

Lok-krisen på Nordlandsbanen uavklart

Tekst: El- og diesellok på Trondheim S i 2021. Foto: Roar G Nilsson

Det ble ingen løsning med erstatningslok for å klare lok-krisen med Di4-lokene på Nordlandsbanen. De svenske godslokomotivene som ble tilbudt viste seg likevel ikke egnet for bruk i persontrafikken på banen. Norske Tog valgte derfor å takke nei til tilbudet. Dermed måtte man ut i en ny anbudsrunde.

■ Gunnar A. Kajander (nestleder@jernbane.no), Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no), Torstein Fjeld (fjeldt@online.no)

Operatøren SJ Norge (SJN) valgte da å innstille nattogene på ubestemt tid. Dermed er fjerntogtilbudet Trondheim Bodø halvert. At man ikke har hatt en skarpere strategi for å sikre lokforsyningen på Nordlandsbanen kan oppfattes som en effekt av banens perifere beliggenhet. Det har lenge vært kjent at driftsmarginalen for Di4-lokene har vært en kritisk faktor for trafikkproduksjonen på banen. Sett fra nord overgår det i mistanken om at utviklingen mot en tilsvarende lok-krise på en av våre stambaner i sør hadde utløst en helt annen krisetilnærming.

Øverst ligger ansvaret hos Samferdselsdepartementet (SD) og statsråden som oppdragsgiver for de berørte etatene, Jernbanedirektoratet (Jdir) som trafikkkjøper og Norske Tog AS (NT) som kjøretøyeier. Konsekvensene av lok-krisen er jo at staten som kjøper av trafikken ikke har oppfylt sine forpliktelser overfor operatøren SJN. Det er i seg sjøl et alvorlig tillitsbrudd. Å vinne tilbake tapt tillit hos brukerne i nord er dessuten ikke mindre utfordrende enn i sør.

For et par tiår siden måtte det en folkeaksjon til i Nordland for å få tilbake lok-togene i dagtrafikken på banen. NSB hadde fått det for seg å sette inn de da nye Agendatogene (NSB type 93/Talbot (nå Alstom) TALENT) på helstrekningen Trondheim Bodø (73 mil). Dette er små lette motorvogntog ment for kortere distanser. Protestene lot ikke vente på seg. Folk i nord ville ha et fullverdig reiseprodukt med bekvemme hvilestoler, kunne bevege seg ombord og ha tilgang til bistrovogn. Hva enn NSB hadde som motiv får man tro at kostnaden for tapt goodwill var tilstrekkelig stor for at NSB ga etter for aksjonen. Så kan man gjøre seg tanker om en bakomliggende agenda som spiller over på sentrum-periferi perspektivet.

Etter den tragiske ulykken med nordgående dagtog 471 mellom Mosjøen og Bjerka den 24. oktober i fjor fikk man skrote lokomotivet Di4 653. Operatøren SJN sto da igjen med fire lok som ytterligere skal driftes i 5 år utover sin teknisk/økonomiske levetid, med stadig tettere vedlikehold og påfølgende verkstedkostnader. Sårbarheten er å betrakte som kritisk, samtidig som operatøren ikke disponerer alternative togmateriell som kan settes inn i dagtrafikken på hele strekningen Trondheim Bodø.

Dersom Norske Tog ikke finner egnede dieseldrevne erstatnings-/reservelok vil man stå i en togkrise på Nordlandsbanen helt til de første nye fjerntogsettene (M10/DEMU) leveres om 5 år i følge NT. Les mer om det i siste avsnittet.

Med to lok i drift og et tredje disponibelt som reserve/alternering klarer man turneringen med to dagtogpar på hele strekningen Trondheim–Bodø. Med bare to lok, ett i drift og ett i alternering blir løsningen å kjøre med ett dagtogsett som får klargjøres og vendes i Mo i Rana. Hvor buss får erstatte på strekningen til/fra Fauske og Bodø. Slik loksituasjonen er, kommer ruteopplegget for dagtogene til å endres med kortere eller lengere mellomrom helt fram til NT har en løsning på plass. Så langt er det ikke opplyst om noen bevegelse og tiden renner.

Hvorfor man ikke har ligget i forkant for å sikre lokforsyningen når Di4-lokene lenge har nærmet seg utfasing må NT være den rette til å svare på. De hadde overblikket til å vurdere de kritiske faktorene som kunne oppstå fram til nye togsett er i trafikk. Situasjonen med et redusert fjerntogtilbud på Nordlandsbanen er uansett omstendighetene, ikke holdbart.

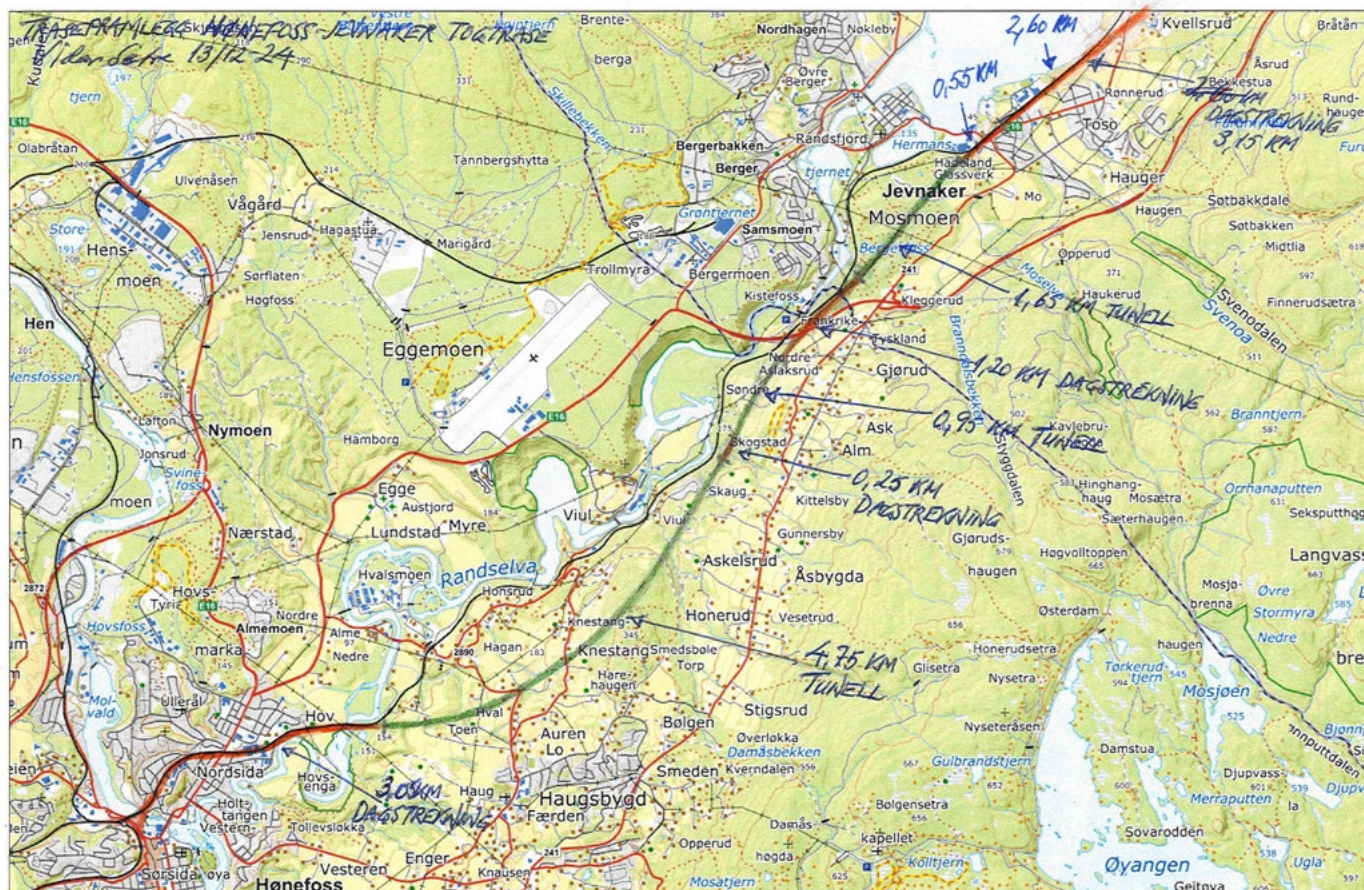
Som det framstår, har staten ikke fulgt opp sine forpliktelser for å sikre en fungerende og stabil togdrift i fjerntrafikken på Nordlandsbanen. Inntrykket som fester seg er at man ikke har hatt en tilstrekkelig gjennomarbeidet strategi for å sikre ressursene i overgangen mellom utfasing av gamle og levering av nytt togmateriell. I dette tilfellet, sett fra nord, er det både skuffende og til skade for tilliten, og må få et etterspill.

Nye fjerntog forsinkes av naturkatastrofe

Norske Tog meldte i februar at leveransen av det første nye fjerntogsettet (M10/DEMU) blir forsinket med om lag et år. Planen var å sette dem i drift i juli 2027. Nå blir det i 2028. Målet er fortsatt at alle togene skal være levert innen opprinnelig slutt-dato.

Forsinkelsen skyldes en flomskade hos firmaet Constellium som bygger aluminiumsprofilene til togenes vognkasse. Deres fabrikk i Sierre (i kantonen Valais i Sveits) ble sommern 2024 rammet av store oversvømmelser i forbindelse med det som betegnes som en hundreårsflom. Aluminiumsprofilene som var lagret på anlegget ble skadet av gjørme og vann. Dessverre kunne de ikke lenger brukes til togene, og nye må produseres. Produksjonen av aluminiumsprofiler er nå flyttet til en annen fabrikk. Det er også enkelte utfordringer med designet på de nye togene. I følge Norske Tog gjør produsenten Stadler og underleverandøren Constellium alt de kan for å ta igjen forsinkelsene.

Hastesak: detaljutmøting av Ringeriksbanen Nord



Senterposisjon: 242398.48, 6683590.15
Koordinatsystem: EPSG:25833
Utskriftsdato: 13.12.2014

0 500 1000 1500 2000m

Kartverket

For Jernbane (FJ), i lag med andre miljøorganisasjonar, har i mange år kjempa mot ei naturødeleggjande Ringeriksbanen, slik noverande FRE16-prosjekt vil bli – grunna raseringa av Ramsar-verna våtmarksområde ved Tyrifjorden og stort tap av verdifull matjord langs planlagt trase mellom Kroksundet og Hønefoss.

□ Vidar Sætre (vi-sae@online.no), tekst og tegninger på kart

Med tanke på innkorting av Bergensbanen mellom Hønefoss og Oslo, har For Jernbane (FJ) i mange år peika på alternativ trase om Jevnaker og Nittedal, t.d. på leiarplass i nr 4/2010. Og i artikkelen 'Ringeriksbanen nord' i nr 2/2017, skreiv leiar Kjell Erik Onsrud om utgreinga i 2017 på oppdrag av MiljøRett§112 (miljoretts112.no) – utført av Civitas AS og Logistikkutvikling AS, og om FJ sitt eige innspel 'Nittedalsbanen' i 2008.

Traséen som MiljøRett§112 sin rapport la te grunn, var basert på Jernbaneverket sin KVV i 2008 for nye byggjeprojekt for Oslo-Hønefoss, med 1 av 10 konsept om Nittedal – der ein kun tok omsyn te ringverknadande for Bergensbanen, men ikkje for Gjøvikbanen. Og vurdert trase var om Jevnaker-Nittedal-Grorud

med ny tunell Jevnaker-Grua.

Men trase om Grorud-dalføret og om Nittedal sentrum nede ved Rv 4, gjev lenger distanse og meir konfliktfylt trase enn på dagens Gjøvikbanen Oslo S - Kjelsås og darfrå i tunell direkte te Nittedal i ein høgtliggjande korridor gjennom heile kommunen. Jf Miljørett§112 sin rapport, kapittel 3.3, om viadukt over ein hovudveg og gjennom eit industriområde ved Grorud, og ved eller på dyrka mark både sør for Nittedal sentrum og mellom Hakadal og Jenserud.

Historisk har Rotnes tettstad mykje vore utvikla kring togstasjonen oppe på kote 236, men med bilismen og utviklinga av Rv 4 på kostnad av bana, har tettstaden gradvis flytta seg nedover (og sørover) mot Rv 4 og den dyrkbare marka i dalbotnen. Med politikarane på slep, fordi dei i bilismen si ånd ikkje har evna å vidareføra den historisk relativt miljøvenlege tettstadutviklinga. Og med ønsket om ny stasjon nede ved Rv 4, diltar også togstyresmaktene etter. Lika eins Norsk Bane AS og dels òg For Jernbane og Miljørett§112. I kontrast vil trase på Gjøvikbanen te Kjelsås og vidare i tunell te ny Nittedal stasjon i dalsøkket aust for

Kruttverket-neset, og darfrå i tunnel mot og tangerande Åneby stasjon men i ny trase (dels i tunnel) direkte te Jenserd, bidra te ein brukbar snøgg og dobbeltspora Ringeriksbane nord-trase, forutan ei billegare og meir miljøvenleg løysing, og som difor kan realiserast mykje snøggare enn ein ny trase om Nittedal nye sentrum og med ein vestlenkje-omveg om Blindern/Majorstua på sin veg mot Oslo S.

Idéen om 'vestlenkje'-omvegen har si rot i teorien om at ein saumlaus nord-akse gjennom Oslo, for å kunna kjøra gjennomgåande tog utan å måtta snu på Oslo S, er svært lurt. Men saumlause togtrasear gjennom Oslo gagnar ikkje godstrafikken, som treng saumlause trasear meir enn passasjertrafikken. Og framtidige høgfarts passasjertog Tromsø-Oslo-København treng ein pause på minst 5 minutt i Oslo, og difor vil opphald på eitt av dei 6 buttspora på Oslo S vera betre enn å okkupera eitt av dei 12 gjennomgåande spora mot Oslotunellen og vestkorridoren i desse minutane.

Vidare vil det vera svært krevande og dyrt å integrera ny Oslotunell (uavhengig av vestlenkje-konseptet) i dagens perrong- og spormønster på Oslo S. For det betyr å måtta kryssa under T-banetunellen litt nord for tog-tunellen, og daretter kryssa anten over eller under noverande tunnel for å kunna kopla seg på alle 12 perrongane for gjennomgåande trafikk på Oslo S. Evt. kopla seg på nye tunellarmar te dagens 6 butt-spør

Og uansett vil nye tunellar under sentrale Oslo svekka fjellet sin bereevne under eit område som alt er tettpakka med høge bygg, med stor risiko for dyre avbøtande tetak for å sikra bygga i Oslo sentrum mot setningsskader.

Istaden ønskjer eg altso den mykje enklare og billegare løysinga med å først bruka dagens Gjøvikbane-spor 10,28 km te Kjelsås (men dobbeltspor under Vålerenga og nord for Grefsen st.) – med enkel løysing for godstrafikken via Alnabana, før tunnel te ny Nittedal stasjon på kote 183-185 (som ved å sprengja fjell i sørenden kan bli 400 m lang og slik nyttast av høgfartstog) og vidare mot Åneby st. med 2,70 km tunnel, 0,30 km dagstrekning og 1,05 km tunnel. Og høve te å veksle mellom nye og eksisterande spor ved Åneby (0,25 km dagstrekning), før 2,50 km tunnel te lika nord for alpinbakkane i Varingskollen, og 7,05 km dagstrekning te



Jenserd (dels i ei grøft under skiløypene med løypebruer oppå).

Vidare i Norsk Bane sin trase (norskbane.no/aktuelt, Traserapport Oslo-Hadeland-Gjøvik-Moelv 14/1-12) 5,10 km te Harestua st. og m.a. i lang tunnel te Jevnaker st. 23,75 km frå Harestua. Daretter te Hønefoss i høgfartstrase (radius 3,4 km) med 2,05 km i dagen og 7,35 km i tunnel, fram te søraust for Tosenøya, frå dar eg vil bruka dagens trase men dobbeltspor, dei resterande 3,00 km te Hønefoss stasjon. I alt 75,5 km Oslo S – Nittedal – Hønefoss med denne løysinga, dvs 14 km kortare enn dagens trase.

Kampen mot den NTP-vedtekne men naturøydande og dyre Ringeriksbana, er ikkje over. Men med si dårlege og dyre løysing om Nittedal sentrum og vestlenkje-omvegen, har For Jernbane etter mitt skjønn mangla eit truverdig alternativ. Men med dette innleggjet vil eg peika på ei meir realistisk løysing for Ringeriksbana nord.

Går jernbanen på skinner



Bjørn Granviken, Bane NOR, leiar for innføringa av det nye signalsystemet ERTMS. Foto: Natalia Aakre, SV

SV stilte dette spørsmålet på eit semiar dei arrangerte om utfordringane med forseinkingar og innstillingar i togtrafikken. Dei spurde om årsakane og mulege løysingar og korleis sørge for betre styring og samordning. Seminaret gjekk føre seg i eit møtelokale på Stortinget den 5. mars. Vi var tre frå For Jernbane som deltok.

□ Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

Representant i Transportkomitéen, Mona Fagerås, ynskte velkommen og sa at jernbane er viktig for beredskapen. Noko av hensikten til SV var å få innspel til eit representantforslag som dei planleggjer for Stortinget, for å styrke norsk jernbane.

Første innlegg var av assisterande jernbanedirektør, Marit Rønning. Ho sa at punktlegheit og regularitet hadde falt i perioden 2021-2023. Dei har god oversikt over årsakane: gamal infrastruktur, gamle tog og høg utnyttelse. Vi har ein opptrappingsplan for drift og fornying, nytt signalsystem (ERTMS), nye tog er bestilt og om ikkje så mange år blir fleire nye dobbeltspor sett i drift. Jernbanedirektoratet jobbar mykje med samarbeid, koordinering og punktlegheitskulturen i sektoren. Vi har ein oppfølgingsplan som skal sikre at bevilga pengar blir brukte effektivt. Rønning synte ein oversikt over gjennomførte tiltak i januar og februar. Ho sa at det er for mange stoppande feil på toga. Det er eit logistikkproblem på togverkstadane. Me ser på det å auke bemanninga, innføre fleire skift, ta det kritiske vedlikehaldet først, vente med andre ting til seinare og betre logistikken på verkstadane. Rønning viste at punktlegheita hadde utvikla seg positivt frå januar 2024 til januar 2025.

Frå Bane NOR stilte Marianne R. Pettersen. Ho er ansvarleg for vedlikehaldsplanen. I kroner er etterslepet anslått til 120 mrd. Det vi i teorien seie at om det blir løyva 10 mrd til vedlikehald og fornying kvart år i transportplanperioden, så er etterslepet borte i 2036. Så er det berekna eit grunnnivå på 7,8 mrd per år. Det vil seie at om løyvinga er lågare enn dette beløpet, så vil etterslepet vekse. Bane NOR kan leve med eit etterslep men gamle anlegg er meir ustabile, noko som gjer jernbanen mindre påliteleg. For å kunne auke vedlikehaldet må entreprenørane kunne levere (og konkurrere) og det må vere mogeleg å få tilgang til sporet (innstille togtrafikken).

ERTMS. Bjørn Granviken i Bane NOR er leiar for innføringa av det nye signalsystemet. Ha sa at innføringa er forseinka fordi teknologikutviklinga har teke lenger tid enn kva ein først trudde. ERTMS er eit komplisert system, og ein standard som likevel må utviklast i høve til den enkelte banestrekninga. ERTMS ble satt i ordinær drift på Gjøvikbanen i november 2024 utan at alle funksjonalitetar og moglegheiter er fullt utvikla. Vi kunne ha venta enda lenger men det var viktig å få erfaringar, ikkje minst i høve til dei tilsette som skal lære systemet og bruke det. Neste strekning blir Vestfoldbanen frå sør for Drammen st. og til Sem litt sør for Tønsberg st. Etter planen skal det setjast i drift i løpet av 2026. ERTMS må også her utviklast for denne strekninga.

Norsk Jernbaneforbund. Nestleiar, Bianca Fedje. Ho sa at det blir køyrd fleire tog og reiser fleire passasjerar enn før. I 2024 blei det gjort om lag 83 mill. reiser med tog. Det er ikkje fleire feil på jernbanen enn før, men kapasiteten er sprengd, og følgjene blir

store. Ho peikte på sprengt kapasitet i Osilotunnelen og 93 % enkeltspor elles i Norge. Toga er tyngre og raskare enn før. Løyvingane over statsbudsjettet har ikkje følgt behovet. Ho meinte det er for korte tidshorisontar på togkontraktane (10 år) slik at selskapa ikkje tenkjer og handlar langsiktig nok. Så er det også noko med statistikken. I Norge vert lokal- og regiontog rekna som forseinka om det er 4 min eller meir etter ruta til endestasjonen. For gods- og fjerntog er det 6 min eller meir. I mange andre land reknar dei med både 5 og 10 min. Då hadde me hatt mykje meir presise tog i Norge også, sa ho. Så kritiserte ho Jernbanereformen og oppsplittinga som går ut over heilskapen. Eit selskap kan mangle tog, eit anna kan mangle reservedelar og eit tredje kan mangle personale. Likevel er det sikkert at det eine selskapet har det det andre manglar, men reformen forbyr samarbeide og å dele på ressursane. - Det blir som å springe maraton med knytta lisser, sa Fedje. Det er for mykje detaljstyring, for mange leiarar og for mange møter. Jernbanen treng ei sterk leiing og må styrast med ein 50-års horisont, sa Bianca Fedje.

Marius Holm. Vy-gruppen. Konserndirektør marked og kommunikasjon. Han sa at dei jobbar mykje med togmateriell og verkstedlogistikk. Han viste til at nesten alle forslaga til statsbudsjett sidan 2013 hadde varsla auka vedlikehaldsetterslep. Vi må prioritere det som er viktig for kundanes tillit. Det er verre med innstillingar og store forseinkingar enn litt forseinkingar. Det bør køyres mange tog, elles blir det kollaps i vegtrafikken. Vedlikehald er viktig, men vi må også byggje ut. Han sa at dagens situasjon med sprengt kapasitet i Osilotunnelen er uholdbar. Han la vekt på at det er riktig å fusjonere Flytoget og Vy. Det tyder 68 % fleire avgangar for alle mellom Drammen og OSL. Nå jobbar vi med dette med sikte på innføring i ruteplanen for 2027 eller 2028.

Holger Schlaupitz, rådgjevar i Naturvernforbundet. Vi må tenke jernbane også i høve til kommunale arealplanar og anna trafikk. Tog har fortrinn på areal og energi. Fjerntog og gods kan erstatte lastebil og fly. Fjerntog sliter i dag. På Dovre- og Nordlandsbanen står alle sovevognene og godstrafikken er strupa (årsaken er stengt Dovrebane ved Otta). Vedlikehaldet må ha 1. prioritet. Det er ulike versjonar av ERTMS som er installert på Østre Linje og Gjøvikbanen. Stengninga av heile jernbanen 1. juledag 2024 var og svært negativt.

Etter innlegga var ordet fritt i høve til synspunkter og spørsmål. Her kjem nokre av svara som blei gitt:

Jernbanedirektoratet og Norske Tog AS har oversyn over det langsiktige behovet for togmateriell, også ut over 10-årskontraktane som persontogselskapa køyrer på. Vi ser og behovet i høve til restlevetida på dei toga vi har no. Det er tinga nye lokal- region- og fjerntog. Alle kontraktane inneheld rett til å tinge endå fleire (opsjon) enn det som er avtalt i første omgang. Det er Stortinget som vedtek finansieringa. Rikstunnelen (ny Osilotunnel) blir det jobba med. Dette er grunnleggjande viktig for heile jernbanesystemet.

Bane NOR sa at dei ikkje kan auke vedlikehaldet for brått av om-syn til dei firmaene som skal levere. Vi har ein opptrappingsplan. Det avgjerande er at Stortinget er forutseieleg og følgjer opp med naudsynte løyvingar år for år.

ERTMS. Østre Linje var ei erfaringsstrekning. Nå er det ein ny standard som blir installert. Likevel er ERTMS slik at tog med eldre installasjonar skal kunne køyre på linjer med nyare installasjonar. Norsk jernbaneforbund. Den som skal styre jernbanen må vere den som har oversikten og ambisjonane. Det blir eit politisk val. Verkstadane er tilpassa togtypene. Dei må ligge der trafikken er tettast.

Vy innrømmer at verkstadkapasiteten er for liten. Det at det er mange aktørar gjer det ikkje betre. Men det kan og vere problemar der kor det er ein aktør og ein togtype. I fjor fekk mange tog skade pga. mykje is. I år reduserte vi antall avgangar når det oppstod fare for ising. Vi får og færre tog til disposisjon når dei må ut av trafikk for å få installert ERTMS-utstyr. På nokre verkstadar sperrar tog frå ulike selskap for kvarandre. Rikstunnelen må byggjast og er viktigare enn Ringeriksbanen/E16.

Thor Gjermund Eriksen

Begge foto: Aksel Jermstad, Bane NOR



Thor Gjermund Eriksen.

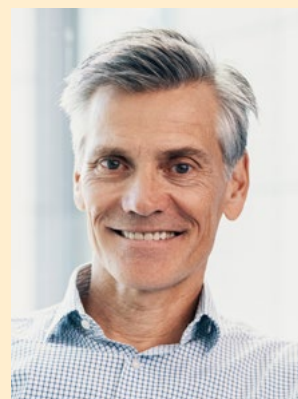
På tampen av februar valgte Eriksen brått å si opp jobben som sjef i Bane Nor. Til media uttalte han at det er for mye detaljstyring av Bane Nor.

□ Gunnar A. Kajander

Videre pekte han på at Bane Nor inngår i en trekantmodell med et styre, et direktorat og et departement som er inne i prioriteringer og den daglige driften. Det er slik departementet ønsker å ha det, men det gir ikke tilstrekkelig rom for å utvikle organisasjonen og utøve ledelse.

Eriksen legger til at han er fornøyd med det arbeidet som er gjort for å etablere en ny konsernstruktur, rekruttere nye ledere og sette sammen en ny konsernledelse. Eriksen vil engasjere seg på andre områder.

Jon-Erik Lunøe overtok som konstituert konsernsjef i Bane NOR 27. februar. Han er også konserndirektør Eiendom. Han har vært i selskapet siden 2019.



Konstituert konsernsjef i Bane NOR og konserndirektør Eiendom, Jon-Erik Lunøe

Jubileumsdebatt om Ålgårdbanen



Publikum i Lokstallen på Ålgård

21. desember 2024 var det 100 år siden Ålgårdbanen åpnet. I forkant av jubileet inviterte Gjesdal kommune sammen med Ålgårdbanens venner og andre organisasjoner til politisk jubileumsdebatt i lokstallen på Ålgård.

☐ Trond Egil Aa. Bøe (aalgaardbanen@gmail.com) tekst og bilder

I panelet stilte ordfører i Gjesdal Frode Fjeldsbø (AP), statssekretær i samferdselsdepartementet og mangeårig lokalpolitiker i Gjesdal Tom Kalsås (AP) samt lokalpolitikere Lars Arne Ueland (H), Ola Andreas Byrkjedal (KRF), varaordfører Unn Birkeland (SP) og Lars Helge Strand (SV). Debatten ble ledet av Stavanger Aftenblad-veteranen Tom Hetland.

For ca. 10 år siden fortalte Jernbanemagasinet at Jernbaneverket «holdt døren på gløtt» for ny trafikk til Ålgård og den lokale optimismen var stor. Så kjølnet interessen igjen og i 2019 tok så Bane NOR initiativ til å legge ned strekningen for godt. Et politisk flertall i Rogaland ville ikke være med på dette, og igjen fikk banen med et nødsrik forbli en del av det nasjonale jernbanenettet. Parallelt har det også blitt fremmet forslag om å utrede bruk av traseen til forsøk på selvkjørende buss, noe et politisk flertall i Gjesdal kommune har avvist.

I åpningsrunden gratulerte samtlige partier venneforeningen med jubileet. Samtidig ble det også klart at ambisjonene for banens fremtid var noe forskjellige, ikke ulikt som vist ved tidligere politiske debatter på kommune- og fylkesnivå.

Mest ivrig på å kjøre sporombyggingstog inn på banen var SVs representant Lars Helge Strand. Han viste til Norconsults nyeste rapport om banens tilstand og argumenterte med at tog gir høy kvalitet og kapasitet. Han dro sammenligninger til Bryne som har like mange innbyggere som Ålgård og hvor man jobber for å doble togtilbudet. Ingen der kan tenke seg et scenario hvor Jærbanen ble fjernet.

Unn Birkeland fra SP fulgte opp og mente at Ålgårdbanen var verdt å kjempe for – i alle fall til den dagen det skulle komme et endelig nei fra høyere hold. Hun pekte imidlertid ved flere anledninger på viktigheten at man utformet et tilbud som kunne gi en reell konkurranse til bil. Parkering på stasjoner, matebuss til og fra toget og overgang til Jærbanen var faktorer som ikke måtte undervurderes.

Ole Andreas Byrkjedal fra KRF syntes derimot ikke at det var verdt å kjempe mer for ny trafikk på Ålgårdbanen og argumenterte med at siden den gang banen var i drift er bilen blitt allemannseie. Skulle man satse på kollektivtransport burde man heller gå for elektriske busser og representanten viste til investeringene som er gjort i bussveien mellom Sandnes og Stavanger.

Lars Arne Ueland fra Høyre sa seg enig i mye av KRFs argumentasjon og påpekte at det var spesielt to faktorer som gjorde dette vanskelig: 1. Pris: Prosjektet har nå en prislapp på over 2 milliarder kroner og 2. Tid: Toget vil bruke for lang tid sammenlignet med bil. En halvtime, kanskje tre kvarter til Ganddal er altfor lang tid sammenlignet med bil på ny E39.

Tidligere lokalpolitiker i Gjesdal og nå statssekretær Tom Kalsås (AP) kunne imidlertid arrestere Høyre her. Tidligere rapporter fra Jernbaneverket anslår en kjøretid Ålgård – Sandnes på 10-12 minutter og til Stavanger på under halvtimen dersom man ruster opp til dagens standard. (Mulig at Høyre forvekslet tog med kjøretid for selvkjørende buss?) Kalsås ville heller ikke være med på at Ålgårdbanen var spesielt dyr og minte om at bare tunnel forbi Ålgård på ny E39 nå var prissatt til 3 milliarder kroner. SV fulgte opp og nevnte sykkelstamveien langs E39 Stavanger-Sandnes som også er et milliardprosjekt.



Debattpanelet i Lokstallen. Fra venstre mot høyre: Tom Kalsås (AP), Lars Arne Ueland (H), Ola Andreas Byrkjedal (KRF), Unn Birkeland (SP), Lars Helge Strand (SV) og ordfører Frode Fjeldsbø (AP)

Kalsås mente det fortsatt var mange gode grunner for å kjempe for Ålgårdbanen: Gjesdal er i vekst med få arealkonflikter og har samtidig mange som pendler ut av kommunen. – Alt dette gir banen et godt trafikkgrunnlag. Han viste også til erfaringen fra oppgraderingen av Jærbanen i 1991 der vekstprognosene opprinnelig hadde vært svært forsiktige sammenlignet med hva som ble den faktiske bruken. – Ved å gjenåpne Ålgårdbanen kan man også få til en ny kollektivtrase uten naturinngrep, noe som vil bli viktigere og viktigere fremover.

Debattleder påpekte at verken Ålgårdbanen eller dobbeltspor på Jærbanen ligger inne med penger på NTP før 2036. – Er dette en måte for sentrale myndigheter å si nei?

Kalsås mente det ikke var riktig å gi sentrale myndigheter hele skylden for dette, forskyvingen ut i tid var mer et resultat av at



Sporarbeid på Ålgård høsten 2022 i forbindelse med utbedring av planovergang

Rogaland ikke har prioritert jernbane høyt nok sammenlignet med andre regioner; – Rogalandspolitikerne må finne ut hva de vil med jernbanen. Han pekte på at Ålgårdbanen tross alt har et helt annet kostnadsbilde enn dobbeltspor på Jærbanen og derfor burde det være en reell mulighet for å få begge deler gjennomført samtidig.

Ordfører i Gjesdal, Frode Fjeldsbø, mente den viktigste saken på kort sikt var å fortsette å kjempe for at banen forblir i det nasjonale jernbanenettet. – Det er mye som kan endre seg på kort tid. Fjeldsbø, som opprinnelig er bergenser, viste til erfaringene fra Bergen og nedleggelsen av Gamle Vossebanen om Nesttun og senere opprettelsen av Bybanen. Hadde man ikke gitt slipp på jernbanetraseen om Nesttun i sin tid, kunne denne ha inngått i banenettverket i dag. Han trakk også frem en rapport utarbeidet av Jernbaneverket i 2013 som gav et langt gunstigere kostnads-

bilde for gjenåpning av Ålgårdbanen – også justert for inflasjon.

SVs representant trakk også frem Bybanen i Bergen og viste blant annet til den store økningen i verdien på eiendommer langs traseen. Dette punktet valgte også lokalavisen Gjesdalbuen å lage en egen sak på, slik at akkurat denne delen av debatten fikk et forlenget liv etter at kvelden var slutt.

De siste beregningene for samfunnsnytte i prosjektet ble også nevnt i debatten, der skeptikerne tok opp det faktum at Norconsults rapport konkluderte med negativ samfunnsnytte. Statssekretær Kalsås kunne imidlertid avdramatisere dette med at svært få samferdselsprosjekter kommer ut med positive tall her. Ålgårdsbansens tall var langt fra avskrekkende sammenlignet med mer langtkomne prosjekter.

Det ble så en runde med hvordan traseen bør brukes før en eventuell gjenåpning. AP var tydelige på at de ønsket å beholde jernbaneinfrastrukturen og fryktet at åpning for annen bruk ville gjøre det tyngre å sette i gang en gjenåpningsprosess senere. Heller ikke Høyre eller KRF ivret for å rive sporet; H så for seg en løsning der man utbedret og gruset opp mellom skinnene for å øke tilgjengeligheten for turgåere, mens KRF gjerne så for seg Ålgårdbanen som en turistattraksjon med satsing på dresinkjøring og kanskje veterantog.

Publikum fikk i to omganger komme til orde med spørsmål og det kan noteres at alle talere ønsket at politikerne skulle jobbe for mer jernbane – ikke mindre. Det ble også nevnt at ungdomsrådet i Gjesdal ved gjentatte anledninger har satt kampen for ny togtrafikk øverst på dagsorden, så kanskje kan det bli mer trykk på saken når flere fra den yngre generasjon kommer inn i styre og stell?

Noe kan man uansett være sikker på etter jubileumsdebatten; – siste ord om Ålgårdbanen er fortsatt ikke sagt!

Stillstand på grensa

Anders Lundgren

Når det politiske miljøet (utenom SV, Rødt, MDG, Venstre og t.o.m. FRP) ikke skjønner at landet må bygges er det ikke stort håp. Kanskje man kan bruke de gamle gassrørene til å sende levende fisk?

Hva med grenseoverskridende trafikk? Hadde det blitt bygd noe viss det ikke var Unionstid med Sverige? Samtlige grensebaner er bygd før unionsoppløsningen utenom den viktigste, Bohusbanen! I 1904 var det 3 mil igjen til Halden, da var det stopp og slik er det fortsatt!



To vegbruer over Svinesund, men ennå ingen jernbanebru. Foto av John Erlandsen, Svinesund bruene, lasta ned på Wikimedia commons.

Jernbaneforum 2025

Forumet fant sted 20. mars, Oslo kongressenter. Salen var fullsatt.

■ Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no) tekst og bilde

5 PÅ FORUM

Før det hele braket løs intervju redaktøren deltakere på vei inn i lokalene. Jeg spurte om de trodde norsk jernbane var mer punktlig om 2 år, og om jernbanen bør bygges ut til å ta en større andel av transportarbeidet.



Sigrid Elsrud, Togbloggen. Hun kom til konferansen med buss. - Jeg bor mellom Ljan og Nordstrand stasjoner på gml. Østfoldbanen i Oslo men for meg er buss det raskeste, svarer hun. - Togbloggen har lite med hverdagsreisene å gjøre og vil ikke mene noe om punktligheten, men som privatperson ønsker jeg meg mer presise tog, sier Sigrid. Hun forteller at bloggen har måttet lære seg å leve med forsinkelsene på tysk jernbane. Hun reiser konsekvent med tog på ferie, og tar i hvert fall to litt lengre turer i året. - Jeg har ikke alltid Interrailbilletten, andre billetter er billigere, men IR er suverent fleksibelt. Klart jeg vil ha mer av transportarbeidet på jernbane, så langt det gir mening i et land som Norge, svarer Sigrid.

Bård Hoksrud, stortingsrepresentant for FRP og medlem av Helse- og omsorgskomiteen. Han kom til fots. Til daglig bruker han mest bil. - Vi håper alle at punktligheten blir bedre, men frykter at den ikke blir det. - Ja, jernbanen bør ta mer av transportarbeidet. Den bør bygges ut rundt de store byene, for gods på lengre strekninger og for så vidt også personreiser, svarer Bård.



Mekonnen Germiso, arbeidsgiverforbundet Spekter. Han kom med T-banen. Ellers bruker han mest T-bane i vinterhalvåret og sykkel i sommerhalvåret. På spørsmål om norsk jernbane er mer presis om to år svarer han at det kommer an på om den får mere midler. Mekonnen synes øg at jernbanen bør bygges ut til å ta en større andel av transportarbeidet.

Kari Dybwad, EnTur. Hun kom til fots. Det er også den transportformen hun bruker mest til daglig. Hun svarer også at mer presise tog avhenger av om jernbanen får bevilget mere midler, og hun synes den skal bygges ut til



å ta mer av transportarbeidet.

Mari Henrikke Haga, MDG. Hun kom til konferansen med tog, og bruker også mest tog til daglig. Hun håper norsk jernbane vil være mer presis om to år, men legger til at det kommer an på hvem som styrer og om de vil prioritere jernbanen. Mari sier ja til å bygge ut jernbanen slik at den kan ta en større andel av transportarbeidet. - Jernbanen krever minst energi og arealer, legger hun til.



KONFERANSEN

Arne Thomassen, fylkesordfører i Agder og leder Jernbaneforum Sør ønska velkommen. Han sa at jernbanen er viktig i det grønne skiftet og i det kommende stortingsvalget. Han sa at det er mange prosjekter vi ønsker realisert. I stedet for blomster til foredragsholderne gir konferansen en gave på 10.000 kr til Global Ukraine Rail Task Force, som jobber for å støtte ukrainsk jernbanes operative evne i krigssituasjonen.

Jon Ivar Nygård, samferdselsminister (AP) sa at jobb nr. 1 for ham er punktlig tog. I 4. kvartal 2024 ble det registrert flere togreiser enn noen gang. Han pekte på at flere ting er på gang for norsk jernbane, bla. prioritering av vedlikehold, nye persontog er i produksjon og Fellesprosjektet Arna-Stanghelle er i oppstarten (omtalte det som et megaprojekt). Han viste til at regjeringa har tatt flere grep for å samle norsk jernbane og jobber for bedre samhandling mellom jernbanens mange aktører. Regjeringen mener det er viktig å ha statlig kontroll med kritisk infrastruktur som jernbanen, og at logistikk er viktig for forsvarsevnen. Han fortalte også at han nylig hadde vært på et uformelt transportministermøte i Warszawa hvor de hadde snakka om samordning av sivile og militære transportbehov.

Knut Sletta, jernbanedirektør. Han sa også at 1. pri er bedre driftsstabilitet. Punktligheten i rush er 78 %. Utenfor er den 90 %. Gods på bane har gått ned siden korona, og falt med 6 % i fjor. Det har vært mye stengninger av linjer. Etterslepet på vedlikeholdet fører også til innstillinger og forsinkelser. Togtilbudet er avhengig av en lang verdikjede. Samarbeidet mellom aktørene og en systematisk punktligheitskultur er eksempler på ledd i kjeden. Togmateriell har en forventet levetid på om lag 30 år. Om 4 år vil nesten alle norske persontog være under denne alderen. Sletta sa at framover vil forsvar ta mer av kaka, trafikken vil øke og det vil være behov for å kutte klimagassutslipp.

Jon Erik Lunøe, konstituert konsernsjef i Bane NOR. Han stilte i rallarkostyme. Han forklarte at etterpå skulle han rett til Narvik og den årlige Vinterfestuka hvor Ofotbanen står sentralt. Han viste til at norsk jernbane har over 90 % enkeltspor, at det er en økende andel feil på tog, at tross alt har det aldri vært kjørt så mange tog i rute som nå, at norsk jernbane ville vært over 90 % punktlig dersom vi hadde brukt svenske mål for punktligheits. Han nevnte flere uønskede hendelser; Randklev bru, Otta bru, flere ras på Nordlandsbanen og full stans 1. juledag. Han sa at det er flere prosjekter på gang som Hamar, Moss og Tønsberg, at elektrisk drift på Meråkerbanen også vil gi færre feil, 2 tog i timen på

Trønderbanen, Arna-Stanghelle, tilpassinger for å kunne sette nye tog i drift, universell tilgjengelighet, nye og forlengede kryssingspor og ERTMS-signalsystem. Om sistnevnte sa han at flere land konkurrerer om ressursene. Det er de samme produsentene som leverer til flere land. Han sa også at bygningsmassen på Oslo S er utdatert. Jon Erik Lunøe sa at dette vil ta tid, men retningen er riktig.

Politikerpanel. Bård Hoksrud (FRP), Mona Fagerås (SV), Guri Melby (V), Geir Inge Lien (SP), Marte Mjøs (AP). AP - vedlikeholdet har vært forsømt i flere 10-år. H - vårt landsmøte har vedtatt en 8 punkts plan for jernbanen. Vi vil ha en gjennomgang av Bane NORs kjerneoppgaver. H vil opprette tiltaksgrupper som kan settes inn der det er behov. SV - jernbanen var også hyppig omtalt på vårt landsmøte. Enighet om at dagens tilstand ikke er tilfredsstillende. SP - vi må ta vare på det vi har og bygge nytt der vi må. V - er enig i prioritering av drift og vedlikehold, men det må også være rom for nye prosjekter. Dobbeltspor gjør jernbanen mer robust. Det er uholdbart med stengt Dovrebane og få tog på Nordlandsbanen. De som jobber i sektoren må få arbeidsro. Norsk jernbane trenger ikke enda en omorganisering. FRP - foreslo å opprette Nye Baner AS i 2006. Bane NOR vil ha godt av konkurranse. Vi må også bygge nytt, f.eks. Ringeriksbanen/E16, Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. AP - Ringeriksbanen/E16 er lagt inn i NTP som et fellesprosjekt under Nye Veier AS, Jernbanereformen 2017 er noe av årsaken til problemene i dag, reformen kosta 1,3 mrd, AP er enig med V i at norsk jernbane trenger arbeidsro. H - håper på en Jernbanereform 2.0. Vi har flere forslag. Vi spør om Bane NOR har god nok styring? SV - det blir motstridende når H vil reformere videre og samtidig ha mer presise tog. FRP - tilliten til norsk jernbane var heller ikke høy før Jernbanereformen. SP - Jernbanereformen må evalueres videre. Vi vil legge ned Jernbanedirektoratet og legge oppgavene til Bane NOR. Det trengs kortere beslutningsveier. V - Jernbanereformen var riktig da den ble gjennomført. Vi bør se på det som ikke ble så bra. AP - NTP er realistisk. Vi bør ikke legge inn flere prosjekter. SP - prosjektene må ha en geografisk fordeling. H - regjeringa har

fremskyndet NTP for å unngå debatt i valgåret. Kostnadene har økt, men ramma er den samme for den nye planen som for den gamle. I realiteten blir det en nedgang. Vi vil ha Ringeriksbanen/E16 og vi trenger en beredskapsplan.

Palle Ydstebø, FHS/Krigsskolen/Landmakt og Bjørnar Lekven, Forsvarets operative hovedkontor. Militær slagkraft er 80 % logistikk. Russland har ingen landstyrker langs grensa mot NATO, men vi forventer en oppbygging når Ukraina-krigen er avslutta. Russland har gjenoppretta Leningrad og Moskva militærdistrikter. Norske havner vil være viktige for transport vest-øst om Østersjøen skulle blokkeres. Østersjøen dominerer svensk og finsk utenrikshandel. Samtidig er Østersjøen lett å minelegge. Havner på Vestlandet, Sørlandet, Østlandet, Trøndelag og Narvik med veg og jernbanetilknytning er utpekt som militært viktige. Det må finnes utstyr som kan laste militært materiell om mellom skip, tog og bil. I tillegg kan Norge nå bruke svensk og finsk jernbane/veg for transporter til og fra Troms og Finnmark. I en deployeringssituasjon trenger én soldat utstyr tilsvarende én kontainer.

Jan Frederik Geiner, Jernbanedirektoratet. Vi overleverte en utredning om jernbanens rolle i nasjonal beredskap i desember 2024. Europeisk slagkraft er på høyde med Russland og USA, men mangler en samlet effektiv ledelse. Det mangler også en effektiv logistikk. Her har jernbanen et potensiale. Det store bildet er at europeisk jernbane er godt utbygd, men det er et vedlikeholdsetterslep, nye utbygginger tar lang tid, det mangler noe infrastruktur tilpasset militære behov som lasteramper. Ulike standarder og regler fra land til land skaper friksjon ved grensekryssinger. Forsvaret må også ha manuelle driftsløsninger som fungerer i avvikssituasjoner. Godsoperatørene sliter med lønnsomheten. De har lite rom for investeringer og vedlikehold. Forsvaret må derfor betale for sine behov, de kan ikke bare rekvirere. Forsvaret og samferdselssektoren må også utveksle informasjon og øve sammen.



Guri Melby, leder for Venstre. Vi må kanskje endre prioriteringene noe fra pendling rundt storbyene til militære behov som også kan være i distriktene og over grensa til Sverige. Hun er imponert over ukrainsk jernbane som i 2023 hadde en punktlighet på 95 %. Hvordan den måles ble ikke sagt.

Sigurd Bay, Vy. reiseliv. – Bergensbanen er nok en gang kåra til en av verdens vakreste togreiser av Lonely Planet. Det er flere destinasjoner underveis. Om bord har vi også flere tilbud, og vi selger pakkereiser med tog, buss og båt. Vy ser et stort potensiale i å få folk fra nabolandene til å ta toget til Norge. Trafikken har økt bra etter at vi innførte 8 daglige avganger på Gøteborg. I sommer tester vi markedet til Malmø, og vi samarbeider med DSB med sikte på et gjennomgående tilbud Oslo-København fra 2026.

Tonny Mathiasen, Arctic Train. Selskapet kjører sightseeing på Ofotbanen og litt inn på svensk side. De starta opp i 2019 og har overlevd tross korona. I dag har selskapet 6 ansatte. Tilbudene er utsikt til den spektakulære naturen med god info om hva man ser og historien langs linja. På noen steder kjører de sakte så gjestene kan nyte utsikten, og det er innlagte fotostopp. De kjører også nordlystog hvor de slår av alt de kan av lys slik at man skal få se naturfenomenet så godt som mulig. Et annet populært tilbud er "Godistoget". Det kjøres til svenske Abisko hvor man kan handle godteri i en spesialbutikk. Man kan også chartre toget. Mens Tromsø har sprengt kapasitet på reiseliv, så har Narvik mye ledig. Narvik er på vei opp som anløpshavn for cruiseskip. Området rundt grensa er også stort på alpint. I 2029 skal de arrangere alpin-WM. Arctic Train jobber for å få til en felles grensekryssende billett. Av utfordringer nevner Tonny Mathiasen at de lever litt på nåde fra LKAB. Det er for malmtansporten denne banen er bygd, og kapasitetssituasjonen er under press. Dessuten skal det nye felleseuropeiske signalsystemet ERTMS være ferdig installert på svensk side i november. Skal Arctic Train fortsatt kjøre inn i Sverige må de investere i dyrt signalutstyr om bord i togene, som er en del av ERTMS-pakka.

Kristian Skjellum Aas, Togferie. Han er initiativtaker og administrator på FB-sida "Togferie". Her får du råd og hjelp til reiser utenlands med tog. Togferie har 5 forslag; 1) eneste utenlands nattog i Norge er Narvik-Stockholm. Det må bli flere! 2) bedre samordning av rutetider. Kristian brukte en tenkt tur Oslo-Hamburg som eksempel på dårlige overganger. 3) billettsamarbeidet må bli bedre. Han viste til at Gøteborg-Oslo falt utenfor en tysk tjeneste. 4) norske togselskap bør bli medlem av Agreement on Journey Continuation (AJC). Da får du rett til å ta neste avgang videre dersom toget ditt er innstilt eller forsinka til endestasjon. 5) flere direkteforbindelser. Kristian nevner Meråker- og Østfoldbanen. Han peker på at AVINOR har en belønningsordning for nye tilbud til utlandet. Togselskap som vil kjøre ut møter i stedet mye byråkrati. Kristian mener at det må på plass nye kryssingsspor for å utnytte Fehmarn beltunnelen som i 2029 vil knytte Norden tettere til Kontinentet.

Sigrid Elsrud, Togbloggen. Hun oppfordrer til å være stolt av å ta toget på ferie, og å være raus med medpassasjerene. Norge må inn på det europeiske jernbanekartet. Hverdagsreisene er viktige, men feriereisene huskes best. EnTur reiseplanlegger i Norge er bra. De jobber med en nordisk løsning. Det er et stort potensiale for rundturer i Norge og Sverige med tog og buss. De bør markedsføres bedre! AVINOR pusher flyturer, noen bør pushe togturer! Den neste store vinneren må bli tog Oslo-København! Vi ser snart lyset i en ny tunnel – Fehmarn 2029! Tyskerne er vant til

å kjøpe togtur til utlandet på samme app som lokale billetter. Norge bør her kjenne sin besøkelsestid!

Helge Drösemeyer, Jernbanedirektoratet. Han viste til potensialanalysen for gods på tog fra september 2024. Den kom fram til at kombinerte transporter fremstår som det markedet med størst potensial for vekst og overføring fra vei til bane. Den største utfordringen er at infrastrukturen svikter av slitasje og naturhendelser. Norge har klare klimamål. Jernbanen er energieffektiv og klimavennlig, men mangler kapasitet. Manglende lønnsomhet hos selskapene henger sammen med infrastrukturen. Det er et stort potensiale sørover, særlig når Fehmarn-tunnelen åpner i 2029.

Eirik Kvalheim og Jan Henrik Skisland, Bane NOR. De hadde regnet på hva det koster når noe går galt. Jordfeil på Oslo S i en time koster 17,3 mill. Da et godstog spora av ved Arna st i fjor kosta det 175 mill. "Hans" skylte vekk en del av banen Hønefoss-Roa for 53 mill. Avsporing på Sørlandsbanen hvor 75.000 sviller måtte byttes kosta 87 mill. Poster i slike regnestykker er alternativ transport, økt reisetid, tapte inntekter, reparasjon m.v. Når Randklev bru brøt sammen kosta det totalt ca 1,4 mrd. Det var mange poster i regnskapet. På plussida for staten kom økte bil/vegavgifter. På minussida økt vegslitasje og køkostnader. Persontrafikken på Dovrebanen var tilbake, men godstrafikken lå 10-15 % under nivået før Randklev. Dette var rett før Otta bru måtte stenges.

Robin Olsen, konserndirektør i Postnord. Han tiltretr som adm dir i CargoNet 1. mai. –Jeg har stor tro på gods på bane. Jeg har vært på kundesida i over 30 år og sett endringene på jernbanen på godt og vondt. Forutsetninger for å lykkes med togtransport er bedre vedlikehold og bedre ruteleier. Det er behov for et tettere samspill mellom aktørene. Inntil 30 % av kostnadene kan spares på det. Gods på tog er lønnsomt for samfunnet. Det må også bli lønnsomt bedriftsøkonomisk. Før hadde tog nesten 70 % av markedet mellom storbyene. Lastebil har blitt mer lønnsomt; nye (motor)veier, mer utenlandsk kabotasjekjøring, større trailere. Postnord kjører nå 5 % av godset Oslo-Trondheim på tog og 95 % på bil. Miljøstøtteordningen for gods fra veg til bane er viktig, men diverse baneavgifter har økt tilsvarende. Skal en støtteordning hjelpe så snakker vi om 100-200 mill. per år i netto støtte. Kveldsavgangene fra godsterminalene er essensielle. Da er varene i butikk neste dag. Dessverre har ruteleiene for gods blitt dårligere. Det må endres. Godsnæringen trenger også mer langsiktige avtaler om togrutene.

Ove Andre Algør, Bane NOR. Han er terminalleder i område Vest. Til/fra Alnabruterminalen, som er navet i godstrafikken, går det 56 tog daglig. Togene har en snittlengde på 450 m. Dette tilsvarer 1600 trailere per dag. Elektrisk drift av terminalene er best. Terminalutstyr er en stor kostnad. Vi må legge til rette for mest mulig økonomisk drift for operatørene. Vi har bygd en batterikontainer som leverer 360 KWH ut. Her kan vi tilby lading av lastebiler som distribuerer varer fra terminal. Nygårdstangen terminal i Bergen er BREEM-sertifisert med karakteren very good. Hansa-Borg har valgt å sende alle sine varer østover med tog. Tommy Tvedergaard Madsen, Grøn Jyllandskorridor. Han er ansatt i region Nordjylland og samarbeider med de norske fylkeskommunene på nordsida av Skagerak. Vi ser på mulighetene for lange transporter hvor man kombinerer tog med ferge og lastebil. Det ligger også en beredskap i å ha flere transportkorridorer sør-nord. Jylland har 66 % av danske industriarbeidsplasser og Sørvest-Norge har 50 % av eksportrettet verdiskaping. Det finnes noen flaskehals på jernbanen. Å endre infrastrukturen tar 5-15 år. Vi prøver å påvirke aktørene til å tenke samarbeid over grensa.

Madsen spør om SCANMED-korridoren kunne utvides med Jyllandskorridoren? Uansett kjørte de et prøvetog 2. mai i 2024. Anne Strømme, Vestfold fylke. IC Vestfold har om lag like mange passasjerer årlig som IC Østfold og Dovrebanen til sammen. Larvik er største fergehavn med godstrafikk i Norge. Vi planlegger busstilbudet lokalt ut fra toget. Da er det viktig med punktlighet og regularitet. Vi har jobba for at Stortinget skulle ta dobbeltspor Stokke-Sandefjord inn i transportplanen. Vi har båndlagt arealer siden 2019. Nå skal detaljplanlegginga i gang. Stasjon på Torp flyplass er viktig. Den har årlig 2 mill reiser med stor vekt på utland. Kollektivandelen til og fra Torp er på 30 %. Vestfold er misfornøyd med planene om at tog fra ytre IC skal kjøre direkte Tønsberg-Drammen. Det deler fylket i to togmessig. Vestfold er også kritisk til at det for ofte kjøres enkle togsett når trafikken tilsier dobbelt. Vestfold ønsker heller ikke nye tog med 2+3 seter i bredden. Det vil gjøre det mindre attraktivt å gjøre kontorarbeid om bord.

Solveig Paule, Jernbanedirektoratet. Plan for bedre driftsstabilitet. Ser også på små tiltak som er raskere og billigere å gjennomføre. Vi ser allerede en bedring om vi sammenlikner punktlighet jan/feb 2024 med 2025. Hun nevner flere tiltak som; styrket vinterberedskap, avholdt øvelser, sett over alle sporveksler, nye snømaskiner, nye signalkabler, utvidede skift på togverkstedene, bedre info, dele opp Oslo S i flere signalområder, Bane NOR har fått fullmakt til å følge opp tog som er lengre og tyngre enn tillatt, holde stikkrenner åpne (drenering), sanere planoverganger, bedre logistikk på togverkstedene. Direktoratet skal også

utforme et oppfølgingssystem som skal dokumentere at pengene brukes effektivt.

Lars Tarjei Farner, EnTur. Vi er en del av kollektivreisa. Vi samler rutedata, stoppesteder, sanntidsdata. I Trøndelag er det mer enn 12 mill. datapunkter. Vi jobber mye med datakvalitet, reisesøk, avvik, plassreservering og økonomisk oppgjør mellom transportørene. I november 2024 ble siste avtale inngått slik at alle fylkeskommunene nå er dekket. Vi jobber også for å kunne selge billetter til København og leie elsparkesykkel på EnTur.

Jostein Haug, Bypakke Nedre Glomma. De har inngått byvekstavtale med staten. Den inneholder krav om å nå nullvekstmålet for persontrafikk med bil. Det er også krav om å innføre bompenger. De fleste pengene skal brukes på å bygge kollektivfelt. Vi har også et mål om knutepunktutvikling, samt å få til en felles billett for tog og buss.

Bernt Sverre Mehammer, It's Tomorrow. Hvordan linke tog sammen med førerløse tilbud. Tog har overlegen kapasitet, buss/bil har flatedekning. Utfordringen er å gjøre førerløs bil/buss konkurransedyktig på tid og kostnad i forhold til det å eie egen bil. Teknologien finnes. I dag brukes det for eksempel store arealer rundt Ski st. til overflateparkering. Dette kunne vært bygd ut med boliger og arbeidsplasser om behovet for privatbil ble mindre.

Sikkert på Nordby

Nordby var Norges mest utsatte planovergang. Nå er den historie. Etter en byggetid på ca 10 måneder ble den nye undergangen gledelig åpna av Nordby barnehage, Bane NOR, entreprenøren og statssekretær Cecilie Knibe Kroglund. Nordby ligger i Ullensaker kommune på den gamle Hovedbanen, og var den planovergangen med flest registrerte uønskede hendelser i landet. Nordby stasjon betjenes av L13 Dal-Drammen. I tillegg kjører godstogene mellom Trondheim/Åndalsnes og Oslo her.

□ Kjell Erik Onsrud

På spørsmål fra For Jernbane svarer Bane NOR at den nye undergangen ved Nordby holdeplass er klargjort for fremtidig dobbeltspor. Den tidligere planovergangen var åpen for harde og myke trafikanter. Den nye undergangen er kun for de myke. Det er etablert snuplass for biler på hver side av sporet, i tillegg til gangveien.

Til tross for at alle planoverganger på offentlig vei er utstyrt med lyd, lys og som oftest bom, skjer det ett-to dødsfall på planoverganger i Norge hvert år. Siden 2006 har det ikke vært lov til å opprette nye planoverganger på det norske jernbanenettet. I dag er det 1.586 planoverganger på strekninger med regulær togtrafikk. Av disse er 356 utstyrt med veisikringsanlegg, 1.230 er uten.

Arbeidet med å legge ned planoverganger kan ta flere år og kreve innsats fra flere kanter. – For å få lagt ned en planovergang er vi helt avhengig av et godt samarbeid med grunneiere og kommune, ettersom reguleringsplaner og rettighetene knyttet til bruken av dem gjør at en slik prosess erfaringsmessig tar lang tid, sier Pål Buset, prosjektansvarlig for holdningsskapende arbeid i Bane NOR.

Kilde: Bane NOR



Nordby barnehage klipper snora til den nye undergangen.
Foto: Synne Gevoll Østerlie, Bane NOR



Den gamle planovergangen på Nordby.
Foto: Anna Langhammer, Bane NOR

Trafikkulykke



Vitne til trafikkulykke med lastebil, begge
foto: Gabriella Kinde

Som kjent var Dovrebanen stengt ved Otta bru. Rørosbanen har ikke like stor kapasitet, så da blir det flere trailere på veiene. Redaksjonen har fått tillatelse til å gjengi denne øyevitne-skildringen fra Rv. 3.

□ Gabriella Kinde

- I går kveld (3. mars) var begge hundene og jeg i Trondheim på valpekurs. På veien hjem var det veldig krevende kjøreforhold og jeg var lettet over å ha 2 trailere foran meg da vi svingte av E6, selv om jeg ikke klarte å holde samme fart som de. Ekstremt dårlig sikt og glatt sørpe på veien, mørkt og blendende motlys.

Rett ved Storfossen før Kvikne, Rv3, sto lastebilene med alle blinklysene på, så da gjorde jeg det samme og prøvde å finne ut først om det var trygt å gå ut av bilen, og så hva som hadde skjedd og om jeg kunne hjelpe til.

Synet som møtte meg var en totalskadet lastebil midt i veibanen etter frontkollisjon. Minst 1 vindu var helt knust og inn gjennom det hang en mann i refleksdress (sikkert en annen lastebilsjåfør). Han var i kontakt med nødetatene pr tlf, og som jeg så etterhvert, støttet og prøvde å holde våken en person inne i lastebilen. En annen person i lastebilen var synlig skadet men oppegående, i hvert fall noe.

Mannen som hang inn gjennom vinduet ble holdt oppe av en annen lastebilsjåfør på utsiden, og som dyttet han i rompa. Det så tungt ut men i det jeg tenkte at det der ikke var en jobb jeg klarte å utføre kom en annen, høy og bredskuldret lastebilsjåfør og hjalp til.

Den andre lastebilen lå i grøfta. Sjåføren der var tatt hånd om av andre lastebilsjå-

fører, fikk jeg høre. I det hele tatt så jeg mange lastebilsjåfører fra flere nasjonaliteter ute og som rolig bidro med det de kunne. Så jeg satte meg i bilen og fokuserte på hundene. Jeg opplevde at flinke beredskapsfolk kom med ambulanser, brannbil, nødtankbil, politi, bergingsbiler. Alt foregikk rolig mens køene vokste i begge retninger og det dårlige været fortsatte.

Og når vi endelig fikk kjøre igjen tok det ikke lang tid før en tydelig stresset lastebil (sjåføren, altså) forbi kjørte meg og holdt på å frontkollidere med en annen møtende lastebil, men både den møtende lastebilen og jeg fikk bremsset ned og avverget situasjonen!

Etter å ha sluppet et par andre biler forbi meg der jeg kunne, hadde jeg en fornuftig lastebilsjåfør langt bak meg som kjørte like forsiktig som meg, så da kunne jeg senke skuldrene litt, til veibanen etterhvert ble mer kjørbær.

Hadde noen sett meg når jeg kjørte hadde jeg nok sett ut som om jeg hadde enorme øyner med like utvidede pupiller for å ta inn så mye informasjon som mulig. Det var ikke gøy. Jeg fikk frysninger av redsel i kroppen men hadde allikevel en slags ro i magen, så jeg regnet med at det ville gå bra med oss - og det gjorde det også.

Hele opplevelsen ga meg mye å tenke på, både i form av hva som kunne ha skjedd hvis en personbil var involvert, det fantastiske samholdet og kompetansen til lastebilsjåførene, mange som helt sikkert ikke kjente hverandre eller en gang snakket samme språk, dyktigheten til beredskapsfolkene, ønske om at de involverte i ulykken ville klare seg uten fysiske mén (det psykiske vil nok alltid være med dem)

Sikkerhet må gjenskapes hver dag

Dette året markerer vi i Norge triste minner fra norsk jernbanehistorie. Det er henholdsvis 75, 50 år og 25 år siden de tre største jernbaneulykkene i Norge i fredstid. 15.november 1950 døde 14 mennesker da tre fullastede godsvogner kom i drift fra Hjuksebø stasjon og kolliderte med ekspress-toget fra Stavanger. To persontog kolliderte nord for Tretten stasjon på Dovrebanen 22.februar og 27 personer omkom. Den 4. januar 2000 kolliderte

to persontog ved Åsta på Rørosbanen; 19 mennesker døde.

□ Skrevet av Ove Skovdahl, styreleder norsk avdeling, Forum for nordisk jernbanesamarbeid (NJS).

Disse ulykkene har alle bidratt til omfattende forbedringer på sikkerhetsnivået på det norske jernbanenettet, forbedringer som vi burde gjennomført uten at ulykkene hadde behovd å skje.

Etter Åstaulykken for 25 år siden ble det gjennomført fire parallelle granskninger. En felles konklusjon for disse var at ulykken

kunne skje fordi Jernbaneverket (daværende infrastrukturforvalter) ikke hadde etablert tilstrekkelige barrierer mot enkeltfeil på Rørosbanen.

Rørosbanen hadde i noen år vært fjernstyrt, men uten ATC. I 1997 ble avgangsprosedyrene endret slik at lokfører alene skulle holde seg til utkjøringsignal fra stasjonene. Det lå derved godt til rette for at en slik ulykke skulle skje, noe det også var blitt advart mot fra medarbeidere med togdriftskompetanse. Hvordan Rørosbanen kunne komme i en slik situasjon var sentralt tema i Jernbaneverkets granskning. Her måtte vi se på en sammenheng satt historikk på 1990-tallet. NSB ble i 1996



Kompensasjon for stengt bane

Natt til 21. januar ble Dovrebanen igjen stengt. Denne gangen var årsaken stor vannføring og isdannelse i elva Otta som destabiliserte det søndre landkaret til jernbanebrua. Når bladet kommer ut skal brua være forsterket og trafikken gjenopptatt. I mellomtida får togselskapene betydelig lavere inntekter samtidig som de har høye faste kostnader. Godstogselskap sitter med 80 % av kostnadene om en bane er stengt. Persontogselskap får utgifter til buss for tog. Planer for turnering av personale og tog blir snudd på hodet. I følge SJ Nord foregår det i månedsskiftet mars/april forhandlinger med Jernbanedirektoratet om kompensasjonen.

Red.

For Jernbane stilte 3. mars spørsmål til Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet om kompensasjon for togselskapene når banen er stengt.

Samferdselsdepartementet svarer i brev 11. mars - Regjeringen ønsker å legge til rette for mer gods på jernbane. Vi ser at de mange hendelsene på infrastrukturen de siste årene har gitt vanskelige rammevilkår for å drive med godstransport på bane.

- Departementet har derfor gitt Jernbanedirektoratet i oppdrag å jobbe med og komme med forslag til tiltak, herunder vurdere støtteordninger. Dette arbeidet pågår. Jernbanedirektoratet har varslet godsselskapene at de vil åpne for å fremskynde utbetalingen av deler av Tilskudd til godsoverføring fra vei til bane. Dette tilskuddet utbetales i utgangspunktet etterskuddsvis for godstransporten som er kjørt gjennom et helt år, fra 01.07. til 30.06. Det er bevilget 104,8 mill. kr. til ordningen i 2025 og Jernbanedirektoratet legger opp til å utbetale 40 % av denne sum-



Ekstremværet "Hans" i august 2023 gikk hardt utover jernbanen. Underbygningen på linja Roa-Hønefoss ble her skylt bort. Her trafikerer ordinært godstogene mellom Bergen og Oslo, samt fjerntog når Drammensbanen er stengt. Foto: Per Edvin Fjeldbu, Bane NOR

men i starten av mars. Dette vil kunne gi vesentlig bidrag til likviditeten til selskapene.

- Da Randklev bru kollapset i august 2023 fikk vi raskt på plass en midlertidig støtteordning til godsselskapene som ikke lenger kunne frakte gods på banestrekningen. Selv om virkningene av den stengte brua er veldig like de vi opplevde etter kollapsen av Randklev bru, er årsakene til stengingen av Otta bru forskjellige. Dette må man ta hensyn til ved utformingen av en ny støtteordning innenfor gjeldende statsstøtteregulering. Både Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet jobber nå for fullt med å vurdere treffende løsninger og andre relevante tiltak innenfor det handlingsrommet regelverket setter.

Jernbanedirektoratet svarer i brev 17. mars - For persontrafikkselskapene dekker Bane

NOR, gjennom eksisterende avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST), 80 % av togoperatørens kostnader til alternativ transport forbi Otta bru. I tillegg finnes det mekanismer for inntektskompensasjon ved fall i trafikkinntekter i eksisterende trafikkavtale med Jernbanedirektoratet, og dette medfører at oppdragsgiver tar deler av risikoen for inntektsbortfall. Utover dette har Jernbanedirektoratet tilbudt SJ Norge og Vy-gruppen en tilleggsavtale til eksisterende trafikkavtale som delvis kompensasjon for økte kostnader og tapte inntekter i perioden hvor det ikke kan kjøres gjennomgående tog på Dovrebanen.

For godstogselskapene følger direktoratet situasjonen nøye. Det vurderes hvilke muligheter og handlingsrom som eksisterer for en kompensasjonsordning, og hvilke effekter det vil kunne gi.

delt i trafikkselskapet NSB BA og Jernbaneverket, og mye viktig kompetanse måtte deles mellom de to virksomhetene. De første årene hadde NSB BA og Jernbaneverket felles ledelse og først sommeren 1999 ble Jernbaneverket helt selvstendig.

Moderniseringen av Rørosbanen med fjernstyring og ATC måtte konkurrere med mere prestisjefylte investeringsprosjekter, og ATC ble saldert bort på flere statsbudsjett. Etter en lang prosess ble trafikkreglene for hele jernbanenettet endret i 1997 og tilpasset ATC-strekninger - uten at det ble tatt spesielle hensyn til Rørosbanen som fortsatt var uten ATC.

Flere kritiske beslutninger ble fattet i en periode med løpende organisasjonsendringer og lederutskiftninger, fravær av togdriftskompetanse på de øverste nivåene i organisasjonen og i en periode hvor moderne risikobasert sikkerhetstenking kolliderte med gammel jernbanekultur.

At sikkerhetsstatistikken viste at antallet årlig døde i jernbaneverksamheten hadde blitt redusert fra 30 til 0 i løpet av en 40-års periode må også tillegges vekt som bakgrunn for fatale beslutninger - eller fravær av beslutninger.

Summen av dette medførte at ulykken kunne skje og 19 menneskeliv gikk tapt. Den viktigste læringen kan oppsummeres som: Sikkerhet er ikke noe vi har - det må skapes - og gjenskapes - hver dag - dessverre.

I vår tid gjøres mange organisasjonsendringer i jernbaneverksamheten. Har vi tilstrekkelig fokus på risiko og sikkerhet? Involveres alltid tilstrekkelig kompetanse i alle kritiske beslutninger? Kan vi frykte ny storulykke i 2025?

Kronikk fra Nordisk Jernbane Tidsskrift 01/25

Hvor ble det av NSB

Med tillatelse fra BULLBY gjengir redaksjonen her en artikkel skrevet av Lars Krogh. BULLBY er et uavhengig nettverk for byutviklingens lange linjer og består av planleggere og forskere. Bullby.net er åpen for debatt og formidling for alle som er interessert i byutvikling, bolig-, samferdsel-, miljø- og bypolitikk. Bullby arrangerer også møter og faglige seminarer.

Red.

- Hvis vi vil finne igjen NSB, hvilken versjon er det i tilfelle vi vil tilbake til? Dette spørsmålet stilte tidligere konserndirektør i Jernbanedirektoratet Svein Horrisland på møtet i BULLBY den 19. februar. Han redegjorde for NSBs utvikling gjennom tidene, og viste hvordan de ulike jernbanepakkene fra EU hadde slått inn i organisasjonen. Glenn Noss fra Statsbanenes verkstedarbeiderforening viste oss eksempler på hvordan de samme pakkene hadde slått inn i jernbanens drift og vedlikehold. Tidligere LO-økonom Stein Reegård spurte om det var nødvendig å pakke alle slike pakker helt opp. Det var tre meget kvalifiserte innledere vi hadde fått til dette møtet.

NSB, slik vi kjente det, ble opprettet i 1883 og var organisert som forvaltningsbedrift under departementet fram til 1996. Organiseringen lå i mange år fast og var inndelt i distrikter som hadde ansvar for alle funksjoner. Det var ikke lett å vite hvor subsidiene havnet. I løpet av 1980-tallet ble NSB omorganisert i divisjoner som Persontrafikk, Godstrafikk, Materiell etc. Regnskapsmessig ble det et skille mellom trafikkdelen og banedelen i begynnelsen av 90-årene som endte i en formell deling mellom Jernbaneverket (nå Bane NOR) og NSB BA i 1996. Da ble også Jernbanetilsynet opprettet. Disse endringene var en følge av EUs jernbanepakke 1, som krevde et skille mellom infrastrukturforvalter og togoperatør.

Jernbaneverket fikk ansvar for infrastruktur, kapasitetsfordeling og trafikkstyring. Kanskje var det det som fortsatt kunne hett NSB? Infrastruktur er fortsatt en offentlig bedrift som drives under sterk statlig styring. En stund var Jernbaneverket og NSB et slags «dobbelmonarki» med Osmund Ueland som «monark». Fra 1999 ble det splittet opp med Ueland som sjef for NSB og Steinar Killi som direktør i Jernbaneverket.

Horrisland viste en figur over NSBs organisasjon anno 1999 og kommenterte at det også den gang var en god del direktører i systemet! Utviklingen fortsatte gjennom at

stadig flere deler av NSBs organisasjon ble skilt ut i egne selskaper: NSB reisebyrå ble solgt i år 2000. Samme år blir NSB Biltrafikk til Nettbuss, i 2001 blir NSB eiendom til ROM Eiendom AS og NSB Togrenhold til Trafikkservice. I 2002 blir NSB gods til CargoNet og Teknisk vedlikehold blir til Mantena AS (der også MI Trans går inn i 2003). I 2003 legges NSB Gardermobanen ned og blir til Flytoget AS.

Den videre utviklingen fulgte av EUs jernbanepakker. Jernbanepakke 2 ble innført i Norge i 2007 og krevde full liberalisering av godstrafikken. Da fikk CargoNet konkurranse. I dag er det 7 selskaper som kjører gods på norske skinner. Jernbanepakke 3 kom i 2009 og krevde full liberalisering av internasjonal persontrafikk. Jernbanepakke 4 kom i 2012 og pålegger konkurranseutsetting av den innenlandske persontrafikken. Det la grunnlaget for det vi ofte kaller Jernbanereformen 2017, og skapte flere foretak: Bane NOR SF som infrastructureier og eier av det kommersielle selskapet Bane NOR Eiendom AS, det statseide Norske tog AS som kjøper inn og leier ut tog til de kommersielle selskapene og det statlig eide teknologiselskapet ENTUR AS som har som mål å kunne selge kollektivbilletter for buss, båt og bane i hele Norge.

Det er ikke lett å beholde oversikten, både fordi det brukes litt ulik nummerering på jernbanepakkene og fordi det også snakkes om de ulike trafikkpakkene som lyses ut for anbud. Opprinnelig var det tenkt 6 trafikkpakker. GoAhead fikk den første og kaller det Sørbanen, SJ fikk den andre til Trondheim og Bodø og NSB fikk den tredje til Bergen. Fra desember 2027 har regjeringen Støre direktetildelt kontrakten på persontog i Trafikkpakke Sør til Vy for 5 år framover. I mellomtiden skal Jernbanedirektoratet gjøre en grundig vurdering av både omfang og inndeling av dagens trafikkavtaler for persontogtransport. Den samme regjeringen har også bestemt at Flytoget og Vy skal fusjoneres, og alle tog være åpne for alle til vanlig takst.

Vy, ja. Vi diskuterte ikke navnevalget, men Horrislands innlegg gjorde det tydelig at det ikke ville blitt så enkelt å gå tilbake til NSB igjen – uansett hva man mener om Jernbanereformen.

Horrisland pekte på at så å si all debatt i Norge har dreiet seg om persontrafikken. Han var litt varsom med å oppsummere erfaringene, men mener Bane NOR ikke har fått den friheten og de midlene de kunne

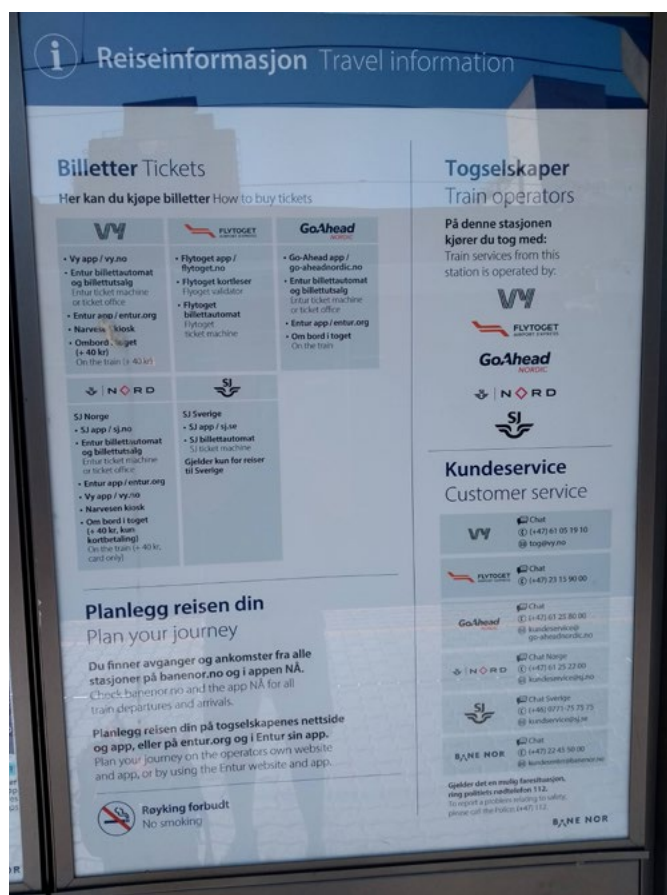


Tog-WC ute av drift - ikke helt sjeldent! - Også en teknisk installasjon som må holdes ved like, som koster penger, som det kanskje kan knipes på i anbudskonkurransen?
Foto: For Jernbane

fått. Har de egentlig lyktes så mye bedre enn tidligere? Norske Tog sliter med alt materiell er leid ut til de enkelte selskapene. Dermed blir det liten fleksibilitet. Når et lokomotiv går i stykker på Nordlandsbanen kan en ikke låne et fra de andre selskapene, og Bane NOR er utsolgt for lok. ENTUR er en rimelig suksess, mente Horrisland, men ennå er ikke alle kollektivselskaper med.

Glenn Noss er hovedtillitsvalgt på Mantenas verksted på Nyland i Grorudalen. Fagbevegelsen er som kjent ikke særlig positiv til Jernbanereformen. Han kom med mange gode eksempler på hvordan verkstedarbeidere, renholdere og annet driftspersonale merker den dårlige fleksibiliteten som følger av oppdelingen i mange private selskaper der kapasitet, reservedeler og leie av verkstedplass ikke kan deles mellom selskapene. Anbudsperioder på 10 år og med ulik frekvens gjør det vanskeligere å bygge opp kompetanse. Det blir en risiko for at enkelte viktige funksjoner utføres i utlandet, med det det medfører av ekstra transport og svekkelse av nasjonal beredskap.

Til slutt holdt Stein Reegård et engasjert innlegg der han argumenterte godt for at det ikke var så nødvendig å følge EUs forordninger så strengt som enkelte hevder.



Fortsatt forvirra? - infoplatat på Oslo S. Foto: For Jernbane

Dersom det var gode grunner for ikke å gjøre det, er det mulig å oppnå anerkjennelse for unntak. Reegård er kanskje den i Norge som har hatt best anledning til å studere både EUs forordninger på et bredt felt av områder, og også sett hvordan ulike EU-land tilpasser seg dem. Dette hadde han jobbet med i LO gjennom 7 år. Dette er et stort og komplisert felt. Problemet er at det enkelte departements jurister i beste fall bare kjenner sin egen nisje av regelverket og i mindre grad de ulike landenes praksis på ulike områder. Politikerne blir lett ofre for sitt eget embetsverks manglende kunnskaper, noe som ikke alltid reflekteres i at politikerne tar forbehold om egne konklusjoner. Han viste til god litteratur på området.

Diskusjonen viste at forsamlingen nok i utgangspunktet ikke var positive til Jernbanereformen. Vi hadde derfor invitert Paal Sørensen fra Vista utredning til å være litt opposisjon til vårt antatt rådende syn. Han hevdet at passasjertrafikken var økt fra 63 millioner til 83 millioner reisende i perioden 2012 – 2024 og viste til rapport fra TØI, som har sammenlignet privat og statlig jernbane i Sverige, Tyskland og England. Resultatene var samme punktlighet, samme kundetilfredshet, samme lønnsnivå og med 15 % lavere kostnader.

Her var det ingen som hadde alternative tall på rede hånd, men Einar Spurkeland hevdet med sin bakgrunn fra godssektoren at gods på bane nå står på stedet hvil, se kommentar nedenfor.

Gustav Nielsen mente at jernbane er et integrert system der stor-drift er det som kan skape synergier. Han refererte til Oslo Sporveier som hadde samlet virksomheten sin og der flinke ledere hadde reformert systemet.

Hvilket NSB lengter vi tilbake til? spurte Horrisland i debatten, og mente selv at oppsplittingen av verksted og vedlikehold kanskje var det mest tvilsomme utslaget av reformen. Glenn Noss bekreftet at Norske Tog nettopp ønsker å overta mer av region på vedlikeholdet for å få en bedre ressursutnyttelse.

Guro Berge pekte på at tog først og fremst konkurrerer med de andre transportsystemene. Med den svikten vi ser i infrastrukturen blir ikke konkurransen på like vilkår. Hun pekte på det paradoksale i at det er 4 spor på hver side av Oslo, men bare 2 i tunnelen gjennom byen. Det må være åpenbart viktig å få styrket kapasiteten der. – Og hvorfor trekkes ikke arbeidsmiljø og sosial bærekraft inn i diskusjonene om Nasjonal transportplan?

Øystein Sørensen pekte på nødvendigheten av å trekke beredskapsperspektivet sterkere inn i diskusjonen, ikke minst i de tidene vi nå er inne i.

Jon Guttu ga uttrykk for en frustrasjon som sikkert flere satt med. Her kom det tilsynelatende holdbare argumenter for begge syn. Hvilke konklusjoner skal en lande på?

Terje Kleven pekte i denne sammenhengen på at det ofte ble to karakteristisk forskjellige måter å argumentere på i debatter som dette – en såkalt kunnskapsbaserte argumentasjon «data og forskning viser at ... osv» noe for eksempel Paal Sørensen trakk fram, versus en mer politisk argumentasjon som legger vekt på hva som er samfunnsmessig viktig, som eksempelvis beredskapshensyn, arbeidsmiljø eller bygging av Oslotunnel. Politikk og planlegging argumenterer på ulike måter og blir begrunnet med utgangspunkt i forskjellig typer rasjonalitet og legitimeringsgrunnlag. Dette er tema vi vil kunne komme tilbake til på høstmøtet om politikk og planlegging.

Alt i alt ga møtet mye ny kunnskap for de frammøtte og mange av oss fikk lyst til å gå nærmere inn i materien. Nye jernbanepakker og muligens nye regjeringer tilsier at valgene for den framtidige jernbaneutbyggingen langt fra er ferdig uttenkte. Det var inspirerende at såpass tunge fagfolk hadde satt av tid til å innlede og diskutere med oss. De ble takket hjertelig for sine bidrag til slutt.

Kommentar fra Einar Spurkeland

Gods

I 2007 håndterte Alnabru 492.000 TEU, 2015 ble det 472.000 TEU og i 2019 450.000 TEU. I perioden 2010-2023 har innenlands godstransportarbeid økt med 33 %. Jernbanen har totalt en markedsandel på 6-8 %. Godstransport med bane ble redusert med 3,8 % fra 2022 til 2023 (SSB). Transportarbeidet ble redusert med 7,5 %. Noe av forklaringen er manglende kryssningsspor og manglende prioritering av godstog på linjenettet. Videre har mange lagerbedrifter etablert nye store lagere langs hovedveinettet uten jernbanetilknytning.

Persontrafikken

Det er en utfordring med mangel på togsett. Resultatet er flere ståplasser. Flytoget kjører samtidig mange avganger med nærmest tomme vogner. Sammenslåing er det eneste fornuftige for å få utnyttet kapasiteten bedre. Noe av årsaken til vognmangelen skyldes jo oppdelingen i mange selskaper som ikke kan bruke hverandres tog. Og verksted- og vognservice som er splittet på flere service- og verkstedfirmaer.

Det trengs nok en revisjon av Jernbanereformen!



Flytoget på Gardermobanen som er dimensjonert for 210 km/t. I bakgrunnen slynger den gamle Hovedbanen seg. Foto: Rune Fossum

Sjå til Sveits II

I Kron og mynt, ein fast kronikkspalte i Klassekampen, tar Rune Skarstein den 19.2 for seg jernbanen i Europa, Sveits og Norge. Han peiker på auka etterspurnad etter lange togreiser. Han held fram at tog har mykje lågare utslepp av klimagassar enn fly og lastebil i høve til transportarbeidet. Eg vonar mange politikarar merker seg reknestykket hans for Oslo-Trondheim. Eg er og heilt samd med Skarstein i at forsømt vedlikehald i Norge er eit politisk ansvar.

□ Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

Vidare er eg samd i at Sveits er eit forbilde og at Norge bør byggje meir dobbeltspor, men ikkje heilt samd i korleis det bør gjerast. Skarstein vil satse på tradisjonell jernbane, og advarer mot lyntog. Eg vil seie at å byggje tradisjonell jernbane i dag tyder stålskinner på betongsviller. Eg meiner at lyntog/høgfarbane er det tradisjonelle jernbanekonseptet i optimalisert utgåve.

Jo høgare fart, jo slakare må svingane vere. Skal godstoga også med bør stigninga ikkje vere brattare enn 12,5 m per 1000 m. Traséane må vere noko breidare, men det er ikkje enorm skilnad på dimensjonering for 200, 250 eller 300 km/t, slik Skarstein gjer inntrykk av. I Norge har det sidan 1990-talet blitt bygd ny bane stort sett for 200-250 km/t. Så og seie ingenting av gamal enkeltsportrasé har blitt brukt opp igjen.

Som Skarstein skriver har norsk jernbane 93 % enkeltspor. Linjene mellom landsdelane er bygde i etappar mellom 1850 og 1960. Dei er bratte og har mange krappe svingar. Då tek reisa lang tid og avgangane blir få. Mellom Göteborg og Stockholm er det samanhengande dobbeltspor og omlag 30 avgangar utan bytte per dag og retning. Dobbeltspor gjer heilt andre forutsetnader for togtilbodet. Der er Skarstein og eg heilt samde.

Skarstein nemner flytrafikken Trondheim-Oslo. Internasjonal erfaring syner at skal toget ta mesteparten av marknaden, så kan ikkje reisetida vere over 3 timar. Då får me ein betydeleg betre økonomi i togdrifta, og store gevinstar i form av spart energi og klimagassutslepp.

Å byggje ny bane tett oppi dagens linjer vil ha sine ulemper. Gamle spor vil sterkt påverke korleis nye linjer kan førast. Togtrafikken vil og bli forstyrta i stort omfang. Mange plassar ligg toglinjene slik at det er krevjande å kome til. Ved å planleggje og byggje heilt nytt over lengre strekningar får ein og større fridom til å ta miljøomsyn ved plasseringa av traséen, og samfunnet får ein konkurransedyktig bane.

Gamal bane kan frigjerast til andre føremål, som landbruk og turveg, i motsetnad til veg.

Denne artikkelen stod på trykk i Klassekampen 4. mars

5 PÅ TOGET

Denne gangen har vi gjort intervjuene på Oslo S. Vi har spurt passasjerene om forsinkelser og om de synes Norge bør bygge nye dobbeltspor mellom landsdelene

Ivar

Han har vært i Kiel med ferga og venter på Trondheimstoget. Dette er ei fritidsreise han tar en gang i året. På spørsmål om hvorfor han har valgt toget svarer han at - kanskje burde jeg tatt en direkte buss (det er for tida buss Kvam - Dombås da Otta bru må repareres på grunn av is/flomskade), men ingen har sagt noe om det fins noe slikt tilbud. Han har ikke sykkel/bil. Til daglig bruker han mest buss. Han opplever at den er i rute. - Den går uansett ofte så da merker man ikke eventuelle forsinkelser så godt, sier han. Han kjenner ikke til forsinkelsene på jernbanen, men sier likevel ja til landsdekkende dobbeltspor.

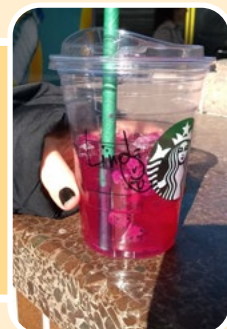


Kenneth

Han har tatt bussen fra Notodden og venter på Trondheimstoget som han skal ta til Hamar. Derfra går turen videre til fots. - Dette er ei arbeidsreise jeg tar ca 5 ganger i halvåret, svarer han. Kenneth velger toget fordi det er mer lettvent. Til daglig går han mest, men har både sykkel og bil. Han har ikke opplevd forsinkelser av noe betydning på toget. Han håper likevel norske tog er mer punktlig om 5 år. Han støtter nye dobbeltspor i landet. - Offentlig transport må være så lett tilgjengelig som mulig, sier han.

Linda

Hun er ofte på jobbreise i Oslo og velger da alltid toget. Hun skal ta Trondheimstoget hjem til Lillehammer. Hun har bil, men mener tog er praktisk. Hun har ofte opplevd forsinkelser. - Jeg håper togene er mer presise om 5 år. Det er et stort forbedringspotensial. Hun støtter nye dobbeltspor. - Det vil være en god investering. Heller det enn alle veiene de bygger, sier hun.



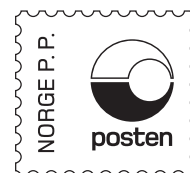
Bengt

Han har besøkt familie på Lillehammer og bytter tog på Oslo S til Stockholm. Fra Centralen tar han T-bane hjem. - Jeg bruker nok 8 - 10 t på hele reisa, forteller han. Han tar turen 3 - 4 ganger i året. Tog er enklest, smartest, avslappende og miljøvennlig. I forhold til tida går tog og det å kjøre bil ut på ett. Mitt tog tar ca 5:30 t. Göteborg-Stockholm er omtrent like langt som Oslo-Stockholm, men det går på 3 t på det raskeste. Kongsvingerbanen oppleves som et problem. Det er enkeltspor og fjerntoget konkurrerer med lokaltogene. Toget er oftest i rute, men ved et tilfelle i fjor ble det innstilt med 1/2-times varsel. Han ville absolutt sagt ja til å bygge nye landsdekkende dobbeltspor. Bengt legger til at han i 1962 var med og tok imot det første toget til Bodø. - Min mormor og morfar bodde der. - Jeg tok mye tog i barndommen. Det er vakkert å ta tog i Norge

Margareth

Hun kom med et Vy-tog fra OSL og bytter til Stockholmstoget. Hun skal av i Hallsberg hvor hun blir henta med bil. Dette er ei fritidsreise hun tar 2 ganger i året. - Jeg trives med å reise med tog. Det er fint å kunne røre på seg, og så blir jeg nok inspirert av å ha en bror som jobber som lokfører, forteller hun. Hun opplever at togene hun tar er i rute. - Jeg reiser bare med tog på private reiser, ikke jobb. Hun håper at norske tog er mer presise om 5 år. Hun sier ja til nye dobbeltspor for å knytte Norge tettere sammen. - Jeg kommer fra Narvik, og der feirer vi Ofofbanen hvert år gjennom Vinterfestuka i mars!





RETURADRESSE: FOR JERNBANE, PB. 3455 BJØLSEN, 0406 OSLO.



Norsk Lokomotivførerforbund



Lillestrøm st. Foto: For Jernbane

STOLTE SPOR >>



NORSK JERNBANEFORBUND

