

FOR JERNBANE

Jernbaneforum 2026 s. 8

- Innkalling til årsmøte 2026 s. 3**
- Rørosbanen s. 6**

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: 2026 kr 320
Kontonr. 1254.20.33523
Abonnement (ikke medlem) et år, kr 370. **Løssalg:** kr 120.



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: 370
Meninger og opplysninger i artiklene står for forfatterens egen regning.

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

FORSIDEFOTO:
SJ Norges regnbuetog på Oslo S
FOTO: SJ Norge

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



INNHold

Leder	2
Årsmøte 2026	3
Plattform Nord Forum	4
Næringsforum om Rørosbanen	6
Lok til Nordlandsbanen	7
Jernbaneforum 2026	8
Train & Rail	13
Follobanen	14
Kompetansen på vedlikehold	15
Elektrisk	16
Strategisk	17
Halvering av tilbud	18
Fem på toget	19

Leder

□ Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

Prosjektene på jernbanen må oppfylles

Jernbanedirektoratet har nylig lagt fram tre strategier for hhv. fjerntog, gods og Østlandet, med perspektiv fram til 2050-60.

Som et null/sammenlikningsalternativ bygger alle strategiene på at prosjektene i Nasjonal transportplan (NTP 2025-2036) blir realisert. Allerede her kan strategiene snuble.

Etter bare to år av den nye transportplanen ligger bevilgningene til jernbanen 4,8 milliarder lavere enn rammene som er trukket opp i planen. Det som bevilges til jernbanens infrastruktur i 2026 er 2,6 mrd lavere enn i 2022! Dersom man justerer for økte byggekostnader kommer jernbanen enda dårligere ut.

Til sammenlikning ligger bevilgningene til riksveg så langt 6,8 mrd høyere enn NTP 25-36. Da blir differansen mellom jernbane og riksveg i forhold til NTP så langt på 11,6 mrd. I tillegg finansieres nye veier med bompenger. Over tid blir resultatet en tydelig svekkelse av jernbanens relative konkurranseevne mot parallell europa/riksveg.

Riktig nok bør tallene justeres for fellesprosjektet Arna-Stanghelle som går på Vegvesenets budsjett. I 2026 er bevilgningen på hhv. 575 mill for bane og for veg. Sum 1,15 mrd. Det forandrer likevel ikke det store bildet.

Det sier seg sjøl at lavere rammer enn lagt til grunn i NTP etter hvert må få konsekvenser for Bane NORs prosjektportefølje, gitt at dette vedvarer.

På Bane NORs nettside fant jeg hele 24 prosjekter som enten er på planleggings- eller utbyggingsstadiet. Mange av dem består av flere delprosjekter. Prosjektene er nødvendige for å kunne videreutvikle togtilbudet på et linjenett med sprengt kapasitet, og for at jernbanen skal kunne ta en større andel av både person- og godstrafikken. Det motsatte blir marginalisering og stagnasjon.

Jeg håper revidert nasjonalbudsjett blir brukt til å sikre progresjonen på prosjektene ut året, og at statsbudsjettet for 2027 vil oppfylle Nasjonal transportplan. Jeg vil peke på at AP i sitt program «vil legge til rette for at jernbanen skal ta en større andel av persontrafikk og godstrafikken». Da må det investeres, ikke spares til fant.

NATO-vedtaket, om at 1,5% av bruttonasjonalproduktet kan investeres i andre sektorer som bidrar til styrket forsvarsevne, bør gi økt jernbanesatsing. Forsvarsevnen er i stor grad avhengig av god logistikk og at sivilsamfunnet fungerer så godt.

Jeg mener halvparten av de 1,5 prosentene bør investeres i jernbane årlig. BNP 2023 utgjorde 5129 mrd. 0,75 % av det ville betydd 38,5 mrd i ekstra årlige jernbaneinvesteringer. Over tid ville vi fått et helt annet jernbanenett.

Målet bør innen overskuelig framtid være en ny dobbeltspora, elektrifisert, konkurransedyktig og landsdekkende jernbane.

Den politiske mentaliteten rundt jernbane må også bli mer offensiv. Med alle etatene og selskapene har styringa mer preg av forsiktig forvaltning. Hvorfor er ikke norsk jernbane i gang med å planlegge og bygge dobbeltspor videre til Fredrikstad og Lillehammer sjøl om det går treig i Moss og Åkersvika på grunn av grunnforholda?

Årsmøte 2026

For Jernbane kaller medlemmene inn til årsmøte torsdag 11. juni kl. 16.30

Vertskap i år er Mantena AS. Adressa er Grorud verksted, Eilert Smiths vei 1, 0975 Oslo. Man tar linje L1 Lillestrøm/Asker/Spikkestad til Nyland st. Alternativt buss 345 og 67.

Oppmøte innen kl 16.30 ved porten til verkstedområdet. Vi blir sluppett inn i samlet tropp. Vi får først en omvisning i verkstedhallen, dernest foredrag om virksomheten og enkel bevertning.

Årsmøtets formelle del vil begynne ca 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.

Forslag sendes til: post@jernbane.no eller For Jernbane, Pb. 3455 Bjølsen, 0406 Oslo innen 28. mai. Ønsker du å stille til valg eller har forslag til kandidater, ta kontakt med valgkomiteén: anderz780@gmail.com

Medlemskontingent 2026

For den som ikke har betalt ennå har vi stifta inn en giro. Har du likevel betalt i det siste, så ser du bort fra dette.

Innbetalinger som ikke kan registreres
Noen medlemmer betaler uten å oppgi navn. Da vet vi ikke hvem det er. Dermed er det også 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!



Alnabanen i Oslo fylte 125 år 20. januar 2026! Banen er 5 km lang og forbinder Hovedbanen/Alnabruterminalen med Gjøvikbanen. Trafikken består av godstog mellom Alnabruterminalen og Nygårdstangen i Bergen og arbeidstog. Alnabanen er også omkjøringsrute for Drammensbanen. Foto: For Jernbane

Plattform Nord Forums andre konferanse



Trafikverkets generaldirektør Roberto Maiorana ønsket velkommen og åpnet konferansen. Her med Trafikverkets regiondirektør Nord Helena Eriksson som orienterte om PNFs status etter fjorårets konferanse og veien videre. Foto: Trafikverket (Viktor Petterson)

Plattform Nord Forum (PNF) er et initiativ som samler infrastruktureiere, aktører og andre interessenter med tilknytning til transportsystemet. Formålet er å styrke det grenseoverskridende samarbeidet for transportløsninger i det nordlige Norden og videre på det nordiske og europeiske transportnettet. Hvor de strategiske forutsetningene omfatter industrielle investeringer, det grønne skiftet og militær og sivil beredskap.

□ Gunnar A Kajander (gakajander@gmail.com), nestleder For Jernbane

Forumets andre konferanse fant sted 17. mars 2026. Som den første i 2025 i Luleå og i de samme konferanselokalene. Årets konferanse samlet rundt 160 deltakere fra Sverige, Norge og Finland. På plass var deltakere og innledere fra involverte myndigheter og EU-instanser, politisk nivå, transportbransjen, næringsinteresser, EU-institusjoner og andre partnere. Årets konferanse var fokusert på det nordiske samarbeidet innenfor plattformens agenda.

Neste fase er å gå fra strategi til konkret gjennomføring. Blant de temaer som ble tatt opp var de geopolitiske spenningene og viktigheten av mer trimmede transportruter. Det for å kunne svare opp til den voksende industriutviklingen i nord. Hvor behovet for robuste og sammenhengende grenseoverskridende transportruter med høy kapasitet må på plass, dersom logistikken skal komme i kapp med utviklingen.

Først på podiet var Roberto Maiorana, Trafikverkets generaldirektør, som hilste velkommen og sto for den formelle åpningen. Deretter fulgte Helena Eriksson, regiondirektør i Trafikverket Nord. Hun innledet med å vise til de betydelige investeringene som legges på industrietableringer i Nord-iSverige. I sum mer enn 1300 mrd. svenske kr. Det sammen med de behov som styres av militær mobilitet og sivil beredskap. Hvor det gjelder å flytte fram posisjonene i utviklingen av den nordiske transportinfrastrukturen. Særlig i nord hvor etterslepet må ned.

Et felles samarbeid (MoU) er nå signert mellom nasjonale myndigheter, regionale aktører og næringslivsorganisasjoner. Hvor ambisjonen er å styrke koordineringen og være en pådriver for prioriterte transportinvesteringer i nord.

På regionalt nivå er det viktig at man tar de grep som kreves i prosessene mot overgang til en mer moderne transportinfrastruktur som står seg i framtiden. Hvor viktigheten av å fremme konkurranseevne, samhold og sikkerhet følges opp. Desto mer når vi befinner oss i usikre tider. For nord er det særlig viktig å få tilgang på robuste transportkorridorer øst-vest mellom Finland, Sverige og Norge. Hvor muligheten ligger i kombinasjoner av vei, bane og sjø. Et prosjekt som ble løftet fram var E-12 korridoren. Hvor man vil ha en fast forbindelse, Nordic Connector, over Kvarnen mellom Umeå og Vasa. Et prosjekt basert på en kombinasjon av veibank, bro og tunnel for vei/jernbane eller begge deler etter lignende konstruksjon som Fehmarn Belt.

På nasjonalt nivå la man vekt på økt nordisk samarbeid for å kunne møte de utfordringer som kommer som en følge av den geopolitiske spenningen. Hvor nødvendigheten av et mer robust, tilgjengelig og kriseresistent transportsystem blir mer påtagelig. Man så for seg utviklingen av «dual-use» infrastruktur. Der tilgangen på en mer robust infrastruktur gir kapasitet for tyngre transporter av materiell og flerbruksvarer både for sivil og militær bruk. I skiftende situasjoner er det behov for å styrke både beredskapen og konkurranseevnen i næringslivet.

Flere strategiske initiativer ble lagt fram. Her var Finlands beslutning om at statens jernbanenett skal bytte sporvidde fra bredspor (1524 mm) til normalspor (1435 mm) verdsatt. Det er et stort prosjekt som det vil ta flere tiår å fullføre. Positivt er det at man sammen med andre prioriterte strekninger kommer å prioritere grensebanen Tornio/Haparanda-Kemi. Det framkom at prosjektet var innenfor rammen av Den nordiske beredskapsstrategien NTPC som ble signert i januar 2025.

Forskjellig strategi. I Norge retter man strategien i nord mer mot transportinfrastrukturens rolle i det overordnede forsvaret. Mens man i Sverige har lagt inn hensynet til det grønne skiftet i utbyggingen av et mer sammenhengende transportsystem over landegrensene. Hvor et avgjørende krav er at alle transportformer må samarbeide for at systemet skal fungere. Men tross i at man i viss grad har ulike tilnærminger er man enige om de overordnede målsettingene. All grenseoverskridende infrastruktur er basert på økt koordinering og felles planlegging. Det for å kunne ivareta styrket konkurranseevne, beredskap og følge opp premisene for en bærekraftig utvikling i nord.

Europakommisjonen var på plass med to rådgivere. De la stor vekt på Nord-Europas strategiske posisjon. Da med fokus på bærende faktorer som konkurranseevne, klima og sikkerhetsaspektet. Hvor tilgangen på en bærekraftig transportinfrastruktur er en strategisk nøkkel for industriell vekst og utvikling. Interessant var de muligheter de så som et potensiale i tynt befolkede områder. Hvor alle tiltak som gjør dem mer attraktive stimulerer til økt bolyst og essensiell samfunnsbygging. Samtidig som det sikrer behovet både for militær mobilitet og sivil beredskap.

EUs TEN-T-transportnettverk. EUs TEN-T transportnettverk utgjør selve nøkkelen for å oppnå et mer sammenknyttet europeisk transportsystem. Hvor sømløse grensekryssende forbindelser bidrar til å bygge bort de mange flaskehalsene i systemet. Det åpner for flere strategiske transportruter (korridorer) som knytter Nord-Europa tettere sammen. Der inngår både jernbaneforbindelser og sjøveier som kan utvikles med utbygging av sentrale havner.

Finansiering. Betydelige transportlenker skal finansieres. EU åpner for samfinansiering av prosjekter som lenkes til TEN-T. Med langsiktige budsjetter vil midler kunne fordeles over CEF-ordningen. Her forventes at transportinfrastruktur og militær mobilitet vil bli prioritert. Positivt er at flere av de prosjekter som inngår i PNFs dekningsområde ligger innenfor EUs finansieringsprogram. Blant disse listes Umeå-Luleå-Uleåborg (Oulu), Luleå-Narvik og Sundsvall-Østersund-Trondheim.

Fokus på Arktis. EU øker sitt fokus på Arktis. Det oppga EUs Nord-Norge kontor i sitt innlegg. Det viser at det Nordlige Nordens posisjon som en del av Arktis har stor strategisk betydning. At EU nå reviderer sin politikk overfor Arktis, er derfor en

styrke. Når også EU ser utbygging av transportinfrastrukturen som motor for militær mobilitet og sivil beredskap som en dynamikk for å satse på tynt befolkede områder, er det verd å følge opp.

Forsvarsmakten. Tema for Forsvarsmakten var sikkerhetssituasjonen i Arktis og det høye nord. I et militært perspektiv er Arktis av stor strategisk betydning. Det både militært, økonomisk og politisk. Trusselbildet kommer ikke bare fra Russland, men også fra andre stormakter. Nå også USA under Trump. Det gir ytterligere utfordringer som legger press på de nordiske landene. Det gjør at forholdet mellom militære og sivile behov behøver omprøves. Da stilt overfor både en mulig og faktisk krigssituasjon. Derfor er det viktig at alle de fem nordiske landene nå inngår i NATO.

Kampen om Arktis pågår hele tiden. Stormaktene opptrer mer aggressivt. Det gjør at Norden blir mer utsatt når stormaktene intensiverer jakten på viktige mineraler og andre vitale ressurser i Arktis. Hvor også vi i Norden utfordres av en pågående hybridkrig som kan ramme utsatte objekter og samfunnsviktige virksomheter og systemer.

Militære og sivile interesser. Nødvendigheten av en robust transportinfrastruktur er derfor av vital betydning for forsvaret. I den mening er en fungerende logistikk en bærende faktor i nasjonsbygget. Det ligger dessuten i Forsvarsmaktens oppdrag, så godt som mulig, å sikre sivile behov om det oppstår en militær krise eller en fullskala krig. Den svenske oberstløytnanten avrundet med henvisning til krigen i Ukraina at russerne som en aggressiv militærmakt ikke er som oss.

På konferansens andre dag ble diskusjonene ytterligere utdypet, hvor det ble informert om prosjektet Arctic Test Arena (se For Jernbane nr. 3/2025). Andre temaer var utvidet nordisk samarbeid om transportberedskap og næringslivets behov for effektive vei- og jernbanesystemer. Man tok også opp spørsmål om energiforsyning for å sikre transportknutepunkter og hvordan man ser for seg en langsiktig finansiering av infrastrukturinvesteringer.

Konferansen avsluttet med at lederskapet for PNF ble overført til Norge. Dermed overtar Statens Veivesen pinnen. Dermed kommer neste års konferanse å holdes i Bodø.

Forkortelser:

MoUs engelsk for Samarbeidsavtale

CEF engelsk for Fonden for et sammenlenket Europa

NTPC engelsk for Nordisk samarbeid for transportberedskap



Fagernesterminalen i Narvik, foto: For Jernbane

Næringsforum i Fjellregionen – om Rørosbanen



Bjørn Børresen, styreleder i Næringsforum i Fjellregionen

For Jernbane har intervjuet styreleder i Næringsforum i Fjellregionen (NiF) Bjørn Børresen. Vi har spurt om hva Rørosbanen betyr for medlemmene og hvilke tanker de har for utviklingen av banen og togtilbudet.

□ Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no) tekst og foto

Næringsforum i Fjellregionen (NiF) er en interesseorganisasjon for næringslivet i kommunene Holtålen, Røros, Os, Tolga, Tynset, Alvdal, Rendalen og Folldal. Bort sett fra Folldal, så går Rørosbanen gjennom alle de andre kommunene. NiFs hovedformål er å bidra til vekst, utvikling og etableringslyst for næringslivet i Fjellregionen. NiF vil også bidra til økt bolyst.

- Da kan jernbane være et vesentlig virkemiddel. Hva betyr togtilbudet på Rørosbanen for NiF sine medlemmer? - Rørosbanen er viktig for våre medlemmer. Vi har mange bedrifter som har behov for å forflytte seg mot Hamar, Oslo og Trondheim. Banen er viktig både for person- og godstrafikken i regionen vår. - Vi opplever tilbudet som godt når det fungerer, men har store utfordringer på uregelmessigheter når bruken av Rørosbanen overstiger hva den er dimensjonert for, forteller Bjørn Børresen.

I 2023, 2024 og 2025 har Dovrebanen vært stengt i lange perioder. Da ble så mye som mulig av godstrafikken ført over til Rørosbanen. - Det er bra at vi har en omkjøringsmulighet, men i dag er Rørosbanen IKKE dimensjonert for hyppige og tunge godstog, forteller Børresen. - Etter periodene med omkjøring har vi opplevd at Rørosbanen måtte stenges for vedlikehold og reparasjoner.

Persontrafikken har måttet vike både for godset og for vedlikeholdet etterpå. Buss for tog er lite attraktivt, forteller Bjørn Børresen.

- Slikt er ødeleggende for ryktet til Rørosbanen. Flere velger aktivt bort toget, og det er svært trist sier Børresen.

Ved Rørosbanen ligger også Rena leir. Forsvaret omtaler den som Hærens hovedbase i Sør-Norge, og en av de mest komplette og moderne garnisonene for militær utdanning og trening i Europa! Bjørn Børresen har ikke inntrykk av at det er særlig hyppig militær transport på Rørosbanen. På riksveg 3 derimot ser han ofte militære biler. Det var en øvelse i Trøndelag for et par år siden. Da brukte Forsvaret Rørosbanen. Det førte til konflikt med persontogene og øvrige godstog, forteller han.

- Per i dag er Rørosbanen verken dimensjonert for mye godstrafikk eller krig, sier Bjørn Børresen. Han har ikke inntrykk av at jernbaneforvaltningen har særlig fokus på beredskap. Han mener at beredskap i tilfelle Rørosbanen må bety at den blir satt i stand til å takle både mye og tung trafikk samtidig.

For Jernbane merker seg også at Rena leir ikke har sportilknytning. Leiren ligger på motsatt side av Glomma for Rørosbanen. Det burde være mulig og ønskelig å bygge et sidespor dit...

Bjørn Børresen fremhever NATO-vedtaket fra 2025 om å bruke 5 % av BNP på forsvar, herunder 1,5 prosentpoeng på sivile prosjekter som bygger opp under forsvarsektoren. - Her burde investeringer i Rørosbanen kunne finansieres, mener han. Næringsforeningen har tidligere hatt møter med jernbaneforvaltningen om mulige investeringer. De ga ikke inntrykk av å ha særlig handlingsrom eller initiativ. Lite har skjedd siden den gang, forteller Bjørn.

Det har vært mye fokus på elektrifisering av Rørosbanen, forteller Bjørn Børresen. - Men elektrifisering vil ta flere år og vil verken øke Rørosbanens kapasitet eller sporets bæreevne. Han peker på at Rørosbanen har mange korte kryssingsspor som IKKE tillater at to lange godstog passerer hverandre. Bjørn mener derfor effekten hadde vært større og raskere av å bygge ut 2 – 4 strategisk plasserte kryssingsspor til en 7500-10000 m. På Rv3 går det mange lastebiler så markedet burde finnes både i og utenfor kriser...

Bjørn Børresen ser et uutnyttet potensiale for Rørosbanen. - Vi kan profilere oss mer som en grønn reiselivsnasjon og med tog. Da må vi kunne tilby tog uten bytte mellom Oslo/OSL og Røros. Vi har en aktør som heter «Urørt» i Alvdal. De organiserer sykelturer og markedsfører at man kan ta toget. Røros har også den typen turister, sier Børresen.

- SJ Nord kjørte en periode et gjennomgående persontog Oslo-Røros-Trondheim. Det var fantastisk! Sier Børresen (redaktøren har også tatt det toget og kan bekrefte at det var bra å slippe bytte på Hamar). - Men det var et trangt øye. SJ Nord måtte kjøre Oslo-Hamar uten tilskudd. Det var bare plass til én avgang midt på dagen for å unngå konflikt med høytrafikk på morgen og ettermiddag. SJ kjører dessverre IKKE dette direktetoget lenger.

RØROSBANEN			
KRYSSINGSSPOR	METER	mulig tillegg	maks kryssing
Løten	284		
Elverum	150		
	310	460	770
	320	460	780
	340	205	545
	535	205	740
Alvdal	320		
Glåmos og Haltdalen	324		
Tolga	326		
Singsås	385		
Os	397		
Tynset	471		
Rustad	510		
Hanestad	545		
Opphus	638		
Atna	673		
Rena	674		
Koppang	692		
Røros	840		

Kryssingsspora på Rørosbanen gruppert etter lengde

- Bytte på Hamar kan være følsomt for forsinkelser (ca. 25 min overgangstid). Da kan det bli 1 til 4 timer å vente på neste avgang siden frekvensen på Rørosbanen er litt ujevn, forteller Børresen.

Bjørn Børresen reagerer også på signaler fra jernbaneforvaltningen og regjeringa om at Rørosbanen får klare seg med eksisterende togsett i framtida og ikke skal få nye fjerntogsett (Flirt Nordic Express) sjøl om Stortinget har vedtatt dette. - Hvor blir det av respekten for stortingsvedtak? spør han. På norsketog.no er ikke Rørosbanen nevnt blant strekningene som skal få nye fjerntog.

For godstrafikken ser vi også en mulighet med å tenke transporter videre sørover via Solørbanen, gjennom Sverige og ut i Europa. Sammen med Dovrebanen kan vi bli en sikker og robust transportåre, understreker Bjørn Børresen.



Nytt lokomotiv til Nordlandsbanen

Et lokomotiv av typen Stadler Eurodual skal sikre fjerntogtilbudet på Nordlandsbanen. Grenland Rail leier ut fire slike lok til Norske Tog AS, som i første omgang leier et av dem ut til SJ Nord som kjører persontogene på Nordlandsbanen.

Red.

Foto: Roar G. Nilsson, 28.10.2025

Eurodual er et godslokomotiv. For å trekke personvogner må det bygges om og godkjennes for persontrafikk. Dette er det Norske Tog AS som er ansvarlig for.

Nordlandsbanen ble stengt etter kvikkleireskredet som gikk 30. august 2025 ved Nesvatn sør for Levanger. Bane NOR jobber med å bygge banen opp igjen. De regner med å kunne åpne et midlertidig spor for gjennomgående togtrafikk i løpet av juni 2026. Fra da planlegger SJ Nord å sette fjerntogene i trafikk igjen. De vil bli trukket av de gamle, nyreviderte Di4-lokene fra 1980.

Nattog kan IKKE SJ Nord tilby før også det nye Eurodual er på plass. SJ Nord melder at prosessen med ombygging og godkjenning er blitt forsinket. Deretter må også lokførerne få opplæring på det nye loket. SJ Nord regner med å kunne ha alt på plass tidlig på høsten i år. Da vil SJ Nord disponere tre Di4-lok og et Eurodual på Nordlandsbanen.

Bildet er fra første prøvekjøring med Eurodual i kombinasjon med personvogner og en togvarmevogn ("finke") i Lodalen i Oslo. «Finke-vogn» vil ikke være nødvendig når lokomotivet er ombygd.

Jernbaneforum 2026

Årets konferanse gikk av stabelen 12. mars i Oslo. Det er kommuner og fylker langs jernbanenettet som står bak Jernbaneforum. Siden starten i 2003 er det Jernbaneforum Sør som har hatt arrangøransvaret. I år ble stafettpinnen gitt videre til Jernbaneforum Øst (Follobanen og Østfoldbanen Vestre og Østre linje). Derfor var det Fylkesordfører i Østfold, Sindre Martinsen Evje (AP), som ønsket velkommen. Han sa at jernbane tar tid og at det gjelder å feste blikket på de store målene.

□ Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no) tekst og foto

Konferansier var Erik Wold, journalist og tidligere ansatt i NRK gjennom mange år. Han fortalte at han har litt peiling og interesse for tog. Som barn ville han blir lokfører. Når han var 11 år meldte han seg inn i Norsk Jernbaneklubb. Han er fortsatt medlem. Foredragsholderne ble honorert med en gave til Global Ukrainian Rail Taskforce.



Fylkesordfører i Østfold, Sindre Martinsen Evje (AP), som ønsket velkommen

Samferdselsminister Jon Ivar Nygård (AP)

Shan fremholdt at 2025 er 2. året på rad med sterk passasjervekst. For godset er utviklingen nedadgående. Regjeringa ønsker likevel gods på tog. Støtteordninga for gods fra veg til bane er styrka. Staten har kompensert godstogselskapene når de ble ramma av ekstremvær og langvarig stengning av banen. - Vi jobber med å gjøre det enklere for selskapene å søke erstatning, sa han. Regjeringas 1. pri er vedlikehold av banenettet. Vi ser at punktligheten har blitt litt bedre i '25 enn hva den var i '24. Vi har flere prosjekter under bygging som vil øke kapasiteten i nettet. Vi gleder oss til de nye persontogene kommer på sporet. Jernbanen tar i bruk ny teknologi. Norske Tog jobber med en plattform for smart vedlikehold som kan oppdage feilene tidligere. Bane NOR bruker bildeanalyser på planoverganger for å øke sikkerheten. Vi har ført et nytt mål til transportplanen (NTP): «En motstandsdyktig transportsektor som bidrar til Norges samlede forsvarsevne». - Dette betyr også mot klimatrusler, sa Nygård. Vi skal bli bedre til å bygge opp igjen infrastrukturen etter hendelser. Vi skal også bli bedre på å imøtekomme Forsvarets behov.

Deretter spurte Wold om Nygård ville kommentere Bane NORs nylige uttalelse om nedprioritering av prosjekter. Nygård svarte at vi må bli bedre til å kvalitetssikre hva Bane NOR og

Samferdselsdepartementet kan justere i prosjektportefølgen. - Det Stortinget har vedtatt kan vi ikke justere. Wold spurte om hva Nygård vil gjøre bedre etter 5 år som samferdselsminister? Han svarte at han vil jobbe med å stadig bedre samarbeidet mellom aktørene i jernbanesektoren. Han vil målrette ressursbruken dit hvor systemet er mest sårbart. Til dette skal vi bruke systemer for tilstandsovervåking. Der vi har bygd nytt ser vi at punktligheten er bedre. - Over en 10-årsperiode har passasjerveksten vært enorm. De neste 25 åra er Osloområdet anslått å vokse med 350.000 nye innbyggere. Prioriterer vi jernbanen ned vil andre kostnader øke.

Nygård fortalte at Entur og Norske Tog har fått nye oppdragsbrev fra departementet. Med Ruteplan 28 blir det største grepet å integrere Flytoget i det allmenne tilbudet Drammen-Oslo-Gardermoen.

Debatt

- Oda Røhme Sivertsen - Unge Høyre (UH) og Tejn Rolland - Unge Venstre (UV) og samferdselsminister Jon Ivar Nygård (AP). Flere var invitert, men de hadde fått frafall. UV - det virker visjonsløst bare å ha som mål å holde vedlikeholdsetterslepet på samme nivå. Nygård - nå starter vi opp fellesprosjektet Arna-Stanghelle som er 30 km dobbeltspor og 30 km 2-4-feltsveg i tunnel. Vi bygger også dobbeltspor på Dovrebanen og Østfoldbanen. UH - enig med UV. Jeg pendler fra Lillestrøm. Det har vært forsinkelser og fulle tog. Når kan vi vente forbedringer? Nygård - det får dere med Ruteplan 28, målrettet vedlikehold skal gi færre avvik, og det er viktig at vi setter i gang prosessen med Rikstunnelen (ny Oslotunnel). UV - jernbane er viktig for klima, for å få tungtrafikk bort fra vegen og for å løse boligkrisa ved å utvide bo- og arbeidsregionene. UH - hun pekte på generasjonskontrakten, at unge ikke skal få det dårligere enn foreldrene. Oda opplever at mye satsing er for lite og for seint. UV - de totale jernbaneinvesteringene har gått ned. Nygård - Transportplanen har et mål om 30 % bedre punktlighet. Vi har bestilt nye tog. Det blir mye bedre når disse er levert.

Ny jernbanedirektør

- Anne Iren Fagerbakke er ansatt i et åremål på 6 år. - Jeg har lang erfaring fra kollektivtransport og samferdsel, fortalte hun, sist som direktør for mobilitet og kollektivtransport i Vestland fylkeskommune. - Samferdselssystemet ville ikke fungert uten en sterk jernbane. Vi har hatt planer for bedre driftsstabilitet siden 2022. Bane NOR skal ha stor honnør for sin innsats, sa hun.

I 2025 har persontogtrafikken økt i Vest (+ 9 %, totalt 3,2 mill. reiser) og Øst (+4 % totalt 63,7 mill. reiser). I Sør har den gått ned (- 2 %, totalt 6,5 mill. reiser). Det har også falt i Nord (- 6 %, totalt 3,6 mill. reiser). Aldri før har så mange reist med toget som i 2025! Kundetilfredsheten er ganske bra og stabil med SJ Nord (85 poeng) som beste og Vy Øst (77,78) nederst.

Godset har falt med 2 %. Økt malmtransport maskerer et større fall i kombitansportene (som konkurrerer mest med lastbil). Oslo-Narvik er sterkest med over 90 % markedsandel for tog mot lastebil. Oslo-Gøteborg/Kristiansand/Stavanger ligger mellom 25 og 19 %. Oslo-Åndalsnes er svakest med 4 %. Man ser at godstoget står sterkest der avstanden er lang og det (ennå) ikke er bygd parallell 4-feltsveg.

Fagerbakke uttrykte bekymring for verksted- og vedlikeholdssituasjonen og for forsinkelser i levering av nye tog og bygging av nye spor. Hun sa at vi er nødt til å forlenge levetida på eksisterende togpark, og at Bane NOR jobber med å utvide verkstedkapasiteten. Hun pekte på at strekninga Drammen-Oslo-OSL hadde 26 mill. reiser i 2025. Ved å integrere Flytoget utnytter vi kapasiteten på strekningen. Det skal gå et tog hvert 10. minutt som stopper på knutepunktstasjonene. Det skal også opprettes ei ny linje R15 Drammen-OSL for å få dette til. Hun viste også til at de økonomiske rammene i transportplanen så langt ikke er fulgt opp med bevilgninger.

Ny Bane NOR-direktør

- Agnete Johnsgaard-Lewis. Hun er sivilingeniør og har hatt forskjellige lederstillinger i Shell-konsernet. I september '25 starta hun i jobben som konserndirektør i Bane NOR. Hun fortalte at Bane NOR styres med oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet og avtaler med Jernbanedirektoratet. Hun sa at skal Transportplanen realiseres så må den følges opp i statsbudsjettene. Andre utfordringer er store prosjekter og kostnadsøkninger. Dette fører til at vi må nedskalere prosjektene og utsette ferdigstillelse. Hun beklaget samtidig at Bane NOR gikk ut med at prosjekter skulle prioriteres bort.

Norsk jernbane har flere overbelastede strekninger. Dette betyr at vi har fått flere søknader om å kjøre tog enn det er kapasitet til på sporet. Jernbanen er derfor offer for sin egen suksess. Hun viste en oversikt over antall kjørte persontog; 397.666 i 2019 som var økt til 475.465 i 2025. Hun pekte på at 90 % av nettet er enkeltspor. Oslo-navet er også en flaskehals. Punktligheten for alle tog er litt bedre enn i fjor. Regulariteten er uendra. Feil på infrastruktur har gått noe ned, mens feil på tog og ekstremvær har økt. Hun snakket om «Follobaneeffekten». - Antall kjørte tog på Østfoldbanen er nærmest dobla fra 2022 til 2025, og punktligheten har økt fra 87,4 til 91,8 %! På Arna-Bergen som også er helt ny med dobbeltspor ser vi den samme effekten. Derfor er det fortsatt viktig å bygge dobbeltspor, sa Johnsgaard-Lewis.



Anbefalt utbyggingsstrategi for banenettet på Østlandet. To streker gjennom Oslo indikerer Rikstunnelen. Kart: Jernbanedirektoratet

Kollektivstudie Østlandet

- Ida Bøe, seniorrådgiver i avdeling for kunnskapsgrunnlag innsikt og bærekraft fra Jernbanedirektoratet, gjorde rede for studien som skal være klar i april. Øvrig kollektivtilbud som samspiller med jernbanen, er også omfatta. De legger til grunn at prosjektene i Transportplanen (NTP 25-36) blir realisert. De har sett på hovedstrømmene av reiser som er inn og ut av Oslo. Klimamålene, lavutslippssamfunnet, energiknapphet og nullvekstmålet for personbiltrafikken i storbyområdene står sentralt. Perspektivet er fram mot 2050-2060. Studien har konkludert med at kapasiteten i Oslo-navet bør bygges ut før tilbudet i utkantene av systemet økes. Et sentralt prosjekt er Rikstunnelen. Her er Direktoratet i startgropa med å utrede denne.

Fjerntogstrategien

- Prosjektleder Cecilie Bjørlykke, Jernbanedirektoratet. Hun fortalte at dette blir den andre fjerntogstrategien. Den første ble lagt fram i 2019. Lavutslipp og klimamål er også førende for denne studien som skal være klar i april. Perspektivene er 2035 og 2050. De tar også for seg grensekryssende reiser. Utredingen blir et innspill til neste transportplan. De har også fokus på endepunktmarkedet og hva som skal til for å overføre reiser fra fly til tog. De har funnet ut at kortere reisetid er viktigst. En eventuell høgfartsbane ville høre hjemme i kategorien «tiltak for kapasitet og kortere reisetid». I tillegg har de sett på pris og komfort, og hva som skal til for å tiltrekke seg flere arbeidsreisende. I dag er de fleste turer med fjerntog fritidsreiser, fortalte Bjørlykke.

Byvekstavtaler

- Ove Myrvåg, direktør for økonomi og virksomhetsstyring i Statens Vegvesen, regner med at klimamålene som er satt for vegtrafikken i 2035 vil bli nådd. Byvekstavtalene skal bidra til å nå 0-vekstmålet for personbiltrafikken. Arealpolitikken og pris på bilkjøring/parkering har stor betydning for transportmiddelvalget. I 2026 er ca 7 mrd kr fordelt på 7 byvekstavtaler. Buskerudbyen og Grenland er aktuelle kandidater. Avtalene er 10-årige og forpliktende. Det forventes en betydelig befolkningsvekst i byene. Vi har varslet byene om at vi vil reforhandle avtalene. Målene er god mobilitet og redusert støy og klimagassutslipp. 41 % av bompenginntektene i Oslo/Akershus skal brukes til å drifte kollektivtilbudet. Hva driver veksten i personbiltrafikken? Befolkningsvekst er viktigste faktor, men også at elbil er mye billigere i drift enn bensin/dieslelil. Når vegutbygginger blir nedbetalt og bompengene avvikla blir det også billigere å kjøre bil. I Oslo er det også kapasitetsutfordringer i vegtunellene. Vi har sett på tiltak for vegprising for å regulere biltrafikken. Hvordan gjøre bompengene rettfærdige og mer treffsikre? Pris og tilgjengelighet til parkering er også viktig. Kollektivtilbudet i seg sjøl betyr lite for å nå nullvekstmålet. Det må kombineres med restriktive virkemidler på bilbruk, men er viktig for å gi folk et alternativ. De fleste byvekstavtalene henger sammen med jernbanen. Et eksempel er 2 tog i timen på Trønderbanen. Etter opprinnelig plan skulle det vært på plass nå. Etter nåværende plan skal det være fullført i 2029. - Så kommer også det an på de årlige bevilgningene, sa Myrvåg.

Jernbane fra et fylkeskommunalt perspektiv

Jo Bernt Brønstad, Samferdselsdirektør Trøndelag fylkeskommune, fortalte at fylkeskommunene har ansvaret for 90 % av kollektivreisene. Vi må løse utfordringene når toget svikter. Han pekte på kvikkleireraset ved Nesvatn som kutta av Nordlandsbanen og E6. De lokale veiene var ikke forberedt på å ta over trafikken. Han sa at samarbeidet og fordelingen av kostnadene mellom jernbanen, som staten styrer med og buss/bybane, som fylkeskommunene styrer med, må bli bedre og mer forpliktende med tanke på drift, endringer og unntakssituasjoner.



Dette gjelder også ved en eventuell innføring av et nasjonalt reisekort, sa Brønstad.

Debatt

- Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget Remi Sølvyberg (R), Anniken Refseth (AP), Oda Indgaard (MDG), Trond Helleland (H), Bård Hoksrud (FRP) deltok. FRP: Vi kan ikke vente med Rikstunnelen. Arbeiderpartiet er ikke villige til å løfte jernbanen. AP: det er riktig å prioritere drift, vedlikehold og fornyelse. Vi lider av Jernbanereformen til Solbergregjeringen. H: Samferdselsminister Nygård (AP) er passiv. Bane NOR gis skylda for reduserte bevilgninger. Pandemi og krig har økt byggekostnadene og i realiteten redusert bevilgningene. Jernbanereformen (2017) er nå en del år sida. AP: kvardagsreisene er viktige. Vi har stansa videre anbud og oppsplitting. Vi får et bedre togtilbud når Flytoget integreres. MDG: enig i at ambisjonene er for låge. Vekslede regjeringer har investert for lite. Det er viktig at regjeringa har satt søkelys på samarbeidet i sektoren. R: det handler også om penger. I budsjettforliket fikk vi til 1 mrd til fylkeskommunene og 680 mill til billigere månedskort. I vårt alternative statsbudsjett foreslo vi å investere mer i jernbanen. Vedlikehold er nødvendig. Sørlandsbanen fungerer ikke. FRP: vi må få ned kostnadene. Der har vi gode erfaringer med Nye Veier AS. Vi er villige til å bruke mer penger på infrastruktur. H: nåværende opposisjon dytter ikke på for å investere i jernbanen. MDG: vi fikk gjennomslag for mer penger til fylkeskommunalt kollektivtilbudet. FRP: det stemmer ikke helt. Mye av det gikk til å dekke opp for statlige krav til å innføre el-busser. MDG: vi må ha fokus på tilbudet. AP: vi må også ta de små og viktige grepene for punktligheten. H: vi skal gjerne videreutvikle Jernbanereformen. Det er ikke godt nok når punktlighetsmåla ikke nås. Det må ledelse og penger til. R: det kreves vilje og planlegging. Flere prosjekter sliter med grunnforholda. AP: det er viktig med stø kurs. FRP: alle er

enige om vedlikeholdet. Ringeriksbanen skulle bygges i 1992. R: vi har foreslått penger til utredning av en mer miljøvennlig trasé. MDG: Vi ønsker ikke den traséløsningen som ligger i fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16. AP: vi vil ikke prioritere dette prosjektet nå. H: det er brukt 2,5 mrd på å planlegge fellesprosjektet. Det mangler bare startbevilgning.

Oslo - Malmø

- Ludvig Hambro, Leder for kommersielle tog i Vy, fortalte at det er et politisk ønske med et sammenhengende togtilbud Oslo-København, men teknisk er det mer krevende. - En av våre lokførerledere foreslo at vi kunne kjøre til Malmø. Derfra er det et godt togtilbud over til København.

Som kjent har Vy kjørt Oslo-Gøteborg i mange år. Fra desember 2023 ble tilbudet utvidet til annen hver time. - Vi har hatt stor trafikkvekst på Gøteborg, kunne Hambro fortelle. Etter en prøveperiode i sommer kjører Vy nå fast på Malmø, men ikke hver dag. Hambro fortalte at tilbudet er mulig gjort ved Follobanen. Den har spart over 10 min kjøretid og økt kapasiteten og punktligheten. Nå er kjøretid tog = bil, sa han. Dette sjøl om bil på E6 kjører utenom alle byene og jernbanen Oslo-Gøteborg er 60 km lenger (red. anm.) Vy kjører også Gøteborg-Malmø 40 min raskere enn de svenske regiontogene.

Hambro trodde arbeidsgivere i større grad vil pålegge ansatte å ta tog framfor fly. På toget kan de jobbe, påpekte han. Vy skal samarbeide med DSB for å opprette et gjennomgående togtilbud København-Oslo. Det blir da snakk om at Vy bemanner tog som DSB stiller til rådighet. Han pekte også på at korridoren Oslo-København-Hamburg til sammen har 14 millioner innbyggere. Til applaus fra salen kunne Hambro også meddele at Vy har sluttet seg til AJC (Agreement on Journey Continuation). Det betyr at du får rett til å ta neste tog dersom du mister en planlagt overgang, og uten å måtte kjøpe ny billett. Det forutsetter at du i utgangspunktet har lagt inn rimelig overgangstid, og at overgangen er mellom togselskaper som er tilslutta AJC, fortalte Hambro.

Arctic Test Arena

- Thor Brækkan, Regiondirektør Drift og Vedlikehold, Region Nord, Bane NOR

- Godstog har en markedsandel Oslo-Narvik på over 90 %. Malmtransportene Kiruna-Narvik har ført til at vi har vært tidlig ute med ny teknologi. Nå tester vi ut ny teknologi under full drift. De overordnede målene er lavere vedlikeholdskostnader og bedre punktlighet og regularitet. Testarenaen er et norsk-svensk samarbeid som også er åpen for andre aktører. Vi har fått 10 forespørsler fra Norge og Europa. Med kulde og tung last har vi ekstreme driftsforhold. På norsk side er det mange svinger (kurver). På svensk side er det mye myr som underlag for banen. Dette er mjukt, noe som også har sine utfordringer. På norsk side er det fjell og hardt underlag. Vi har nå full kontroll på alle hjul som ruller på Ofotbanen og Malmabanen, fortalte Thor Brækkan.

Grønn Jyllandskorridor

Vestfold fylkeskommune. - Dette er en intermodal transportkorridor for gods (bane, sjø, veg) som omfatter strekninga fra Hamburg, via Jylland til Sørvest-Norge. Det er etablert et interregionalt samarbeid på strekningen. Jylland ønsker å være en avlastning for E6-korridoren via Vest-Sverige. Vi snakker altså om store godsvolumer. Aktørene i bransjen er interessert. I dag går alt på veg. De mener det er grunnlag for en daglig togavgang fra Hirtshals. I Norge er havnene Kristiansand, Brevik og Larvik aktuelle. De har tidligere kjørt et testtog mellom Duisburg i Tyskland og Hirtshals. På norsk side mener de det er viktig å modernisere jernbaneterminalene, og bygge Grenlandsbanen og dobbeltspor Tønsberg-Larvik.



Jyllandskorridoren



Hjulbytte i spor. Foto: Kay Jøran Frantzen

Godsstrategi

- Helge Drösemeyer, seinorådgiver i Jernbanedirektoratet gjorde rede for strategien som de har jobba med i 1,5 år. Perspektivet er fram til 2050 og hvordan jernbanen kan bidra til målet om lavutslippssamfunnet. Strategien skal legges ut på høring når den er klar, og bli en del av grunnlaget for neste transportplan. Samfunnssikkerhet og beredskap er også vurdert i strategien. Fokuset har vært på de kombinerte transportene. Vi har sett på hvor skjæringspunktet går mellom når lastebil og når tog er beste transportformen. Toglengde, godsmengde og transportdistanse er viktig for togets lønnsomhet. Samlet kapasitet utgjøres både av linjene og terminalene. Potensialet for mer tog er størst på sør-nord-aksen.

Panelsamtale

- Carl-Fredrik Karlsen, CargoNet og Henning Aandal, OnRail
Vi har vært hardt ramma av klimaet, men nå har banene vært stabile siden i høst. Våre tog er smekk fulle nå. 50 % av godset Oslo-Bergen går med tog, bl.a. øl og vin. Toget er også viktig for varefrakt på Finnmark og Troms sjøl om de ikke har spor. Vi ønsker oss høyere prioritet på sporet for godstog. Vi frakter varer for millioner. Onrail mener at utenom rush burde gods få prioritet slik at de slipper å vente lenge på kryssinger på enkeltspora linje med persontog med få passasjerer. Vi opplever også at godstogene glemmes litt når Bane NOR planlegger arbeider på sporet. Vi opererer i et marked med lave marginer og hard konkurranse. Jernbanen kan konkurrere på miljø og pris, men den må bli mer pålitelig. Vi greier å omstille oss for små avvik. Stengte linjer over lang tid er derimot svært negativt. CargoNet taper 4 mill. kr hver uke som Nordlandsbanen er stengt. Når det er sagt så gjøres det mye godt arbeid med drenering langs banene. Det trengs likevel større investeringer i banenettet.

Traingate

- Alexandra Klimek, Leder Forskning, Utvikling og Innovasjon Bane NOR

Traingate er en del av «Europes Rail». Målet med prosjektet er økt robusthet. Vi skal kutte kostnadene og øke forutsigbarheten. Vi bruker kjent teknologi for å overvåke tilstanden på det rullende materiellet. Slik kan avvik oppdages før det leder til forsinkelser og innstillinger. Det er også et verktøy for å bestemme når det er tid for vedlikehold av togmateriellet. Bane NOR deler innsamlet data med togeierne og verkstedene. Deltagende institutter og universiteter er også koplet på og kan jobbe med å videreutvikle systemet. Vi har til nå bygget 2 traingater på Alnabru godsterminal i Oslo, kunne Alexandra Klimek fortelle.



Traingate på Alnabru godsterminal i Oslo. Foto: Rune Halvorsen, Bane NOR

Jernbane og beredskap

- Mariann Ravnanger, Norsk Jernbaneforbund og medlem av forbundsstyret. - Vi som jobber i feltet, ser at det er en avstand mellom den daglige driften og de overordnede planene. Beredskapen er avhengig av den enkeltes kompetanse og ferdigheter. Det er vi som jobber i jernbanen som må finne løsningene i avvikssituasjoner. Etter bruddet på Nordlandsbanen ved Nesvatn måtte vi i januar gjøre hjulbytte og vedlikehold ute. Vi har fått til verksted på Steinkjer og Bodø. For oss oppleves derfor beredskapen mer som improvisasjon enn planer. De økonomiske rammevilkårene til togselskaper og verksteder tillater oss ikke å ha beredskap og reserveløsninger. Lok og vogner leases. Inntil nå har det ikke vært stilt krav til beredskap når nytt materiell skal kjøpes inn. Hvordan stiller for eksempel valget av motorvogner som nye fjerntog framfor lok og vogner seg i forhold til beredskap? Verkstedene er i en stadig og stille beredskapskrise. De utsettes for stadige anbud og risikerer å miste ansatte og kompetanse. Høy leie for verkstedhallene (betales til Bane NOR) har ført til nedskjæringer hos verkstedselskap. Verkstedet har ikke reservedelsslager. I kriser bør feil kunne rettes lokalt og kjøpt. Digitaliseringen gjør oss sårbare. Kompetansen på mer manuell togframføring blir gradvis borte. Tog kan kjøres uten signal og bare på sikten, men da i maks 40 km/t. Her trengs det en reserveløsning. Vi har et jernbanenett sårbart for naturkreftene og med få og ingen omkjøringsmuligheter. I Bodø klarer de ansvarlige IKKE å bli enige om ei bru til 50 mill. som vil gi bedre forbindelse bane-havn. Foredraget hennes fikk stor applaus.

Sikkerhet og beredskap

- Gunnhild Synnøstvedt, Konserndirektør Etterlevelse og sikkerhet i Bane NOR

I dag styres vi i hovedsak på togtilbudet og ikke på beredskap. Tog er avhengig av energi og digital kommunikasjon for å fungere. Serviceanlegg og godsterminaler ligger tett opp til de store byene. Det er utgjør sårbarheter. Nordisk jernbane utgjør en felles kapasitet som kan understøtte forsvaret av alle våre land. Tysk og polsk jernbane har nylig vært ramma av sabotasje på transporter til Ukraina. Vi må også tenke på sikkerheten for våre folk. I dag fordeles ressursene primært til østlandsområdet. På den annen side så er svillene på Nordlandsbanen for dårlige i dag. Nå bruker vi ekstremt lang tid på å bygge opp etter naturskader. Vi trenger raske måter å sikre reserver og omkjøringer på. Vi må også se på samvirke med andre aktører. Vi må også ha klare kriterier for når vi er i en normalsituasjon og når vi er i en avvikssituasjon.

5 på Jernbaneforum

Vi har spurt om hvordan deltakerne reiste til konferansen. Om de er misunnelig på at svenskene har over 30 togavganger per dag og retning mellom Göteborg og Stockholm. Om de synes det er riktig fortsatt å bygge ut motorveg i større omfang enn dobbeltspor, og om de ville stilt seg positive til å gjenåpne en tidligere nedlagt bane.



Linn Karen

Hun reiste til konferansen med båt og trikk. Til daglig bruker hun mest båt og tog. Hun bor i Vollen i Asker. Hun har ingen kommentar til forskjellen på togtilbudet mellom Sverige og Norge. Hun mener de politiske prioriteringene mellom motorveg og dobbeltspor har vært riktige ut fra samfunnsbehov og nytte. Hun er ikke negativ til å gjenåpne nedlagte baner om det er formålstjenlig.

Eirik

Han har tatt buss og tog til konferansen. Det er også de transportmidlene han bruker mest til daglig. Han er veldig misunnelig på svenskene. – Jeg skulle gjerne hatt det slik som dem. Han er veldig for dobbeltspor. Da blir vi mindre sårbare. Vi må satse mer på jernbanen i framtida. Mennesker velger det som er enkelt for dem. Skal toget velges må det være pålitelig, enkelt å bruke og ha grei pris. Han sier ja til gjenåpning der det er et trafikkgrunnlag.



Matilde

Hun tok bil + T-bane til konferansen. Til daglig bruker hun mest bil. Hun er misunnelig på togtilbudet mellom Göteborg og Stockholm. På spørsmål om vi bør fortsette å bygge ut motorveg i større omfang enn dobbeltspor svarer hun at det ene ikke bør prioriteres over det andre. Jernbane er essensielt for persontrafikk, gods og arealutvikling, sier hun. Hun er åpen for at Norge kan gjenåpne en nedlagt jernbane dersom det er trafikkgrunnlag.



Militær beredskap

- generalmajor Anders Jernberg, Sjef Forsvarets logistikkorganisasjon

I krise og krig er det viktig å beherske avstandene og logistikken. Her har jernbanen hatt betydning. Østersjøen og våre allierte der er veldig avhengige av sjøtransport i fredstid. I ei krise må frakt kunne gå via norske havner og videre østover over land. Med dagens volumer vil det kreve dobbeltspor overalt. Jernbanen utgjør likevel en betydelig kapasitet for Forsvaret. Ukraina og Norden er omtrent like store i areal. Jernbanen i Ukraina er et finmaska nettverk. Det finnes omkjøringsmuligheter og skader repareres raskt. Sivil motstandskraft er fundamentalt. Fungerer sivilsamfunnet dårlig vil det gjøre det verre for Forsvaret. Vi opplever et bedre samarbeid med sivil sektor i dag enn før 2022 da Russland gikk løs på Ukraina.

Avrunding

Remi (R) og Anniken (AP) – disse to var igjen, de øvrige politikerne hadde gått. Vi i Transportkomiteen har stor pågang av saker som vil styrke forsvarevnen. R - Vi er spent på hvordan Forsvaret vil påvirke nasjonal transportplan. 5 % av BNP-målet for forsvaret tillater at 1,5-prosentpoeng kan gå til sivil sektor som bygger oppunder forsvarevnen. Noen lavhengende frukter bør være verksteder og reservedeler. Vi har hatt noen saker med kutt i stopp på Svingen og Steinberg holdeplasser i Akershus og Buskerud. Politikere skal ikke styre alle detaljer på jernbanen, men det er viktig at toget er der folk har behov for det. Det er enighet om at vi trenger en bedre bane. Vi trenger et perspektiv også utover de samfunnsøkonomiske regnestykkene. Mye kan gjøres for å forbedre vilkåra for gods på tog. AP - det er viktig å prioritere og holde stø kurs.

Elin Såheim Bjørkli (Ap), ordfører i Kongsvinger kommune

Hun kjørte bil til stasjonen og tok toget til Oslo. – Jeg har ingen buss der jeg bor som korresponderer med toget, forteller hun. Hun bor utafor byen og bruker mest bil til daglig. Hun blir klart misunnelig på svenskens togtilbud. – Det høres ut som en luksussituasjon, kommenterer hun. – Vi har et tog i timen, skulle gjerne hatt meir. Jeg skulle ønske Kongsvingerbanen fikk meir oppmerksomhet, sier hun. Kongsvingerbanen er grensekryssende og viktig for Nord-Norge. Flere kryssingsspor er en relativt rimelig måte å kunne øke tilbudet på. Jeg er derfor skuffa over Bane NOR som snakker om å ta bort prosjekter. Elin mener vi trenger både dobbeltspor og 4feltsveg. Hun kjenner ikke til noen nedlagte baner, men synes det ville vært fint å få persontrafikk på Solørbanen igjen. – Det igjen forutsetter vel elektrifisering, sier hun. Hun er også litt redd for å smøre ressursene for tynt utover.



Henning Aandal og Erik Wold

De henholdsvis tok T-banen og gikk via Oslo S til konferansen. Erik har hjemmekontor og tar primært trikk og tog på oppdrag. Henning kjører bil til jobben på Alnabruterminalen. De er misunnelige på at svensk jernbane har et større nettverk. Norsk jernbane med enkeltspor og stjernestruktur har få omkjøringsmuligheter og er dermed mer sårbar. De mener det er riktig å bygge flere dobbeltspor framover. Samtidig trenger næringslivet også gode veier. De peker på at Bane NOR nå sponser halve kostnaden med å gjenåpne nedlagte sidespor.



Mässan Train & Rail

Mässan pågick mellan den 5 till 7:e Maj 2025 i Stockholm. Mässan beskriver sig som Nordens största mässa för järnvägstransport. 2025 hade Mässan 174 utställare och 3300 besökare. Nästa gång mässan arrangeras blir 27. – 29. april 2027.

Eric Erici (e_eric@yahoo.se), tekst og foto

De företag som ställer ut på mässan varierar från längst ner på järnvägen, grus och slipers, till allt du behöver på ett tåg, och vidare upp till kontaktledning.

Därtill kan du finna allt du behöver av konsultfirmor, grävmaskiner, husvagnar, järnvägsutbildningar och olika intresseorganisationer.

På den förra mässan som hölls 2023 så var det ett tydligt fokus på digitalisering från många utställare. I år var det lite mer fokus på artificiell intelligens (AI).

Projekteringsföretaget Sweco höll ett företag om hur de tränat upp en AI-modell till att svara på hur de bästa kunde undvika förseningar.

När det uppstår förseningar måste en tågklarare välja vilket tåg som ska få åka först. Men med många tåg och många stationer så blir det miljontals kombinationer att välja på.

Med hjälp av AI kan man snabbare få fram det bästa svaret. Modellerna är inte perfekta än, ibland kommer AI tillbaka med väldigt konstiga svar. Men ibland är modellen också så smart att operatören inte förstår svaret. Men flera gånger när de fått konstiga svar, och kontrollerat det, så har de sett att AI valde att stoppa det rätta tåget.

Mässan är framförallt en chans för olika företag och aktörer inom järnvägsbranschen att mötas. De flesta är fint klädda för affärer, men man kan också notera några enstaka enklare klädda personer. Dessa, mig inkluderat, verkar vara genuint järnvägsintresserade personer som tagit turen hit för att få svar på alla sina funderingar kring tåg.

Och det visade sig vara ett gott val för den järnvägsintresserade. Jag träffade bland annat företaget Inkom som levererade alla lampor man kan tänka sig på ett tåg. De levererar lampor, och eluttag och andra elektriska komponenter till tåg som ska totalrenoveras i Sverige, men också Norge. De nämnde bland annat de norska NSB class 72 tåg som renoverats i Sverige.



Utstilling av knapper, brytere, lys mm til tog og trikk fra to produsenter

Lesjöfors som är en stor leverantör av fjädrar till bland annat bilar och industri ställde ut sina fjädrar som levererades till tåg. Det var bland annat fjädrar som skulle hålla fast värmekablar till räls, och fjädrar som skulle hålla fast bromsklotsarna på tågets bromsar.

Ett företag som heter Duroc och som renoverar 12000 järnväghjul per år, föreläste om hur de hade byggt en helt ny fabrik, med helt nya maskiner för att kunna minska ledtiden och öka antalet hjul de renoverade. Det saknades inte kunskap eller åsikter på årets järnvägsmässa. Föreläsaren från Duroc blev snabbt indragen i en hetsig debatt med publiken om vilket sätt som var det bästa att renovera ett järnväghjul på. Men så ska det vara på en mässa när gräddan av Nordens järnvägsleverantörer är samlade.

Artex som klär om säten på många tåg, både vid större renoveringar, eller bara till enstaka säten som vandaliserats. Jag frågade de, precis som andra leverantörer, hur mycket de sålde i Norge. Just Artex var inte så aktiva i Norge, men de ville ta sig in på den marknaden mera. Man hade dock levererat till Flytogets uppgradering.

Jag frågade också många leverantörer hur marknaden i Norden såg ut, fanns det många möjligheter? De flesta svarade att det såg bra ut. Det pågår många projekt, både inom banor och för tågen.

Även om det i stort sett inte tillverkas tåg i Norden längre så görs de flesta renoveringsarbetena i Norden. Om en tågtyp anses ha en livslängd på 30 år, så görs ofta en större renovering efter 15 år. Då tar man ut det mesta av inredning och elektronik, och uppgraderar till modernare standard. Exempel på nya krav som tillkommit är eluttag vid alla platser. Dessa uppgraderingar ger mycket arbete till den nordiska branschen.

Strax efter klockan 16 på mässans första dag gick mässan långsamt över i mingel. På onsdagen hölls en stor middag på kvällen för 500 gäster, den hade jag dock inte råd att delta på. Jag kan varmt rekommendera att besöka Mässan 2027 om man är det minsta intresserad av att lära sig mer om tåg och järnväg.

Follobanen og punktligheten



Ski stasjon. Foto Roar G. Nilsson

Østlandets Blad har publisert en tabell for punktligheten til de rutene som betjener Ski stasjon: L2 (Ski–Stabekk), R21 (Moss–Stabekk), R22 (Rakkestad–Mysen–Oslo S), R23 (Ski–Oslo S) og RE20 (Oslo S–Halden–Göteborg). Tabellen hevdes å vise punktligheten ved Follobanen. Det er ikke helt riktig:

■ Pål Jensen (paalhjensen@gmail.com)

Andel tog i rute	2020-24	2025	Endring
L2, Ski-Stabekk	91 %	90 %	-1
R21, Moss-Stabekk	92 %	93 %	2
R22, Rakkestad-Oslo	90 %	92 %	1
R23, Ski-Oslo	95 %	96 %	1
RE20, Oslo-Halden-Göteborg	86 %	84 %	-2

De aller fleste forsinkelsene i 2025 har andre årsaker enn Follobanen, særlig at strekningen Oslo S–Lysaker er overbelastet og at strekningene Ski–Rakkestad og mesteparten av Moss–Halden er enkeltsporet.

Linje R23 sier mest om punktligheten i Follobanen, selv om de fleste forsinkelsene også her har andre årsaker.

L2 kjøres overhodet ikke gjennom Follobanen.

Generelt skyldtes en hel del forsinkelser og innstillinger sommeren og høsten 2025 manglende togsett fordi jernbaneverkstedet på Sundland vest for Drammen lenge hadde redusert kapasitet, samtidig som strekningen Drammen–Brakerøya var stengt pga. arbeid

der på sporet. Togene til og fra verkstedet måtte dermed kjøres på en enkeltsporet og til dels overbelastet linje over Hokksund–Hønefoss–Roa–Grefsen–Oslo S. Dette førte også til at mange avganger som normalt kjøres med doble togsett, måtte kjøres med enkle togsett. I rushtidene er selv doble togsett gode og fulle, så denne «forenklingen» førte til overfylte tog, og til at noen passasjerer ikke fikk plass og måtte vente på neste tog. Men dette skyldes naturligvis ikke Follobanen; denne gjorde det tvert imot lettere å avvikle trafikken.

Strekningen Lysaker–Skøyen–Oslo S er overbelastet etter definisjonene som brukes av UIC (den internasjonale jernbaneunionen). Selv den minste forsinkelse forplanter seg derfor videre og påvirker L2 og R21. For RE20 gjelder det samme for de enkeltsporete strekningene mellom Moss og Halden,

De røde L2-lokalogene begynner å bli gamle og rammes oftere av feil enn nyere tog, og reservedeler kan være vanskeligere å skaffe. Som kjent er leveransene av de nye lokaltogene fra Alstom blitt forsinket (forsinkelser er ikke et særnorsk fenomen). Men det har ikke noe med Follobanen å gjøre. L2-lokaltogene går ikke engang gjennom Follobanen!

En periode i 2025 ble også R23 Ski–Oslo påvirket av manglende verkstedkapasitet og mangelfull forbindelse med verkstedet på Sundland. Men de påvirkes mindre enn andre tog av feil og mangler på overbelastede strekninger. Tabellen viste da også at disse togene hadde langt bedre punktlighet enn de andre rutene. Mens 16 % av togene mellom Oslo S og Halden–Göteborg var forsinket, gjaldt dette bare 4 % av R23-togene.

Kompetansen på persontogvedlikeholdet

Uttalelse fra årsmøtet til Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Avd. 13 av Norsk Jernbaneforbund, Oslo.

Glenn Noss (glenn.noss@mantena.org)
Verkstedarbeiderforeningen

Norges eneste komponentverksted for vedlikehold av togenes understell (boggier) ligger på Grorud i Oslo.

Fra 1. linje verkstedene kommer togenes understell inn på lastebiler til Grorud. Delene demonteres og sendes til overhaling til forskjellige avdelinger, for deretter å bli montert på igjen og kjørt tilbake til 1. linje. Dette innebærer blant annet kritiske komponenter som motorer, hjul og bremses. Det er fortsatt fare for at boggierne kan bli sendt til utlandet. Første mulighet er når Vy skal velge vedlikeholder til Sørlandsbanen i 2027. Deretter er de Nordlandsbanen i 2028. Og videre i 2030 kan boggierne på østlandstrafikken bli sendt til Ungarn. Disse kor-sveiene kan bidra til å avvikle Norges eneste komponentverksted for tog, og dermed kompetansen.

Ved internasjonal uro eller lignende er det mulig at forsyningslinjer og varetransport inn til Norge reduseres eller forhindres. Vi mener at persontogene er en del av beredskapen. Folk skal til arbeidsplassene sine, verksteder, sykehus, også videre.

I 2024 skulle regjeringen sørge for utredning (vedtak 448) av konsekvensene for driftsstabilitet dersom tungt vedlikehold ikke lenger er lokalisert i Norge.

Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo krever at regjeringen tar grep og sikrer at boggivedlikeholdet ikke kan utføres i utlandet.

Verkstedarbeiderforeningen har flere ganger formidlet dette budskapet til Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité. Verkstedarbeiderne skriver også at: - Mantena er statlig eid og utfører flere oppgaver. Vårt anliggende her er komponentvirksomheten og dens betydning for beredskap. Dette er allikevel også et spørsmål om arbeidsplassene. Forsvinner disse, forsvinner også miljøet og kompetansen vi har på våre persontog.

- Men det er fortsatt mye som er uavklart. Bane Nor Eiendom kan godt bygge et nytt komponentverksted, men hvilket vedlikeholdsselskap kan ta den kostnaden, når de ikke vet om de har jobbkontrakter i mer enn 5 - 8 år frem i tid.

Jernbanedirektoratet ønsker ikke å rokke ved dagens organisering. Men de ser, sammen med Norske tog, muligheter for å kunne ta mer kontroll over togvedlikeholdet i framtiden, også det samme med verkstedkoordinering.

- Hvilken rolle skal statsselskapet Mantena ha i framtiden? Vi ligger under Nærings, men bør ligge under Samferdsel. Dette på grunn av ansvaret og erfaringen med kritiske togkomponenter, som bør videreføres i Norge, av et norsk selskap.

Transportkomiteens medlemmer Freddy André Øvstegård, Andreas Sjalg Unneland og Mona Fagerås la fram følgende forslag den 23.10.2023. Konsekvensutredningen er ennå ikke gjennomført:

1. Stortinget ber regjeringen påse at det ikke tildeles kontrakter for tungt vedlikehold av togmateriell før det er gjennomført en utredning av konsekvensene det vil ha for driftsstabilitet og beredskap dersom dette tilbudet ikke lenger vil være lokalisert i Norge.

2. Stortinget ber regjeringen sørge for at Jernbanedirektoratet umiddelbart setter i gang en utredning av konsekvensene det vil ha for driftsstabilitet og beredskap dersom tungt vedlikehold av togmateriell ikke lenger vil være lokalisert i Norge. Utredningen må skje i samarbeid med relevante aktører.



Arbeid på hjulsats. Mantena, Grorud verksted. Foto: For Jernbane

Elektrisk i Trøndelag



SJ Nords hybride tog (strøm/diesel) passerer Nidelv bru i Trondheim 19.12.2025. Foto: Roar G. Nilsson.

Fra desember 2025 har SJ Nord kjørt elektrisk på Nordlandsbanen mellom Trondheim og Hell stasjoner. Planen for elektrifisering går helt fram til Værnes og Stjørdal stasjoner. På grunn av prosjektet «2 tog i timen på Trønderbanen» blir ikke dette trinnet realisert før desember 2027. Bane NOR bygger nå om Stjørdal stasjon for økt togtrafikk. Da er det hensiktsmessig å vente med å montere kjøreledninger på stasjonsområdet. Per i dag er det kjøreledning fram til innkjør A på Stjørdal stasjon. Togene tar ned pantografen når de stopper på Hell stasjon sør for Stjørdalselva.

Red.

Meråkerbanen ble gjenåpna for trafikk 13. april etter å ha vært stengt for gjenoppbygging på grunn av raset som gikk 7.11.2025. Likevel kan SJ Nord ennå ikke kjøre med elektrisk materiell på den nå helelektrifiserte banen. Raset på Nordlandsbanen ved Nesvatnet sør for Levanger har gjort at SJ Nord ikke har tilgang på nok togsett av type 76 hybrid. Derfor må de Trafikkere Meråkerbanen med type 93 dieseltog. Når Nordlandsbanen etter planen gjenåpner i løpet av juni, blir tilgangen på togmateriell normalisert. Ja, SJ Nord har virkelig fått slite med ras, flom og brudd!



Elektrisk drift på Lilleby st. i Trondheim. Foto: Roar G. Nilsson

Det er strategisk riktig å investere i jernbanen

I februar og mars satt Aslak Versto Storsletten i Civita i gang en debatt om jernbanen i Aftenposten. Han mente at tida for tog i Norge er over og at veg er billigere og mer miljøvennlig.

□ Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

Han fikk svar fra både jernbanedirektøren, Vy og stortingsrep. Gunaratnam (Ap) som forsvarte jernbanen. Likevel er det noen viktige aspekter ble ikke omtalt i svarene. Aftenposten hadde dessverre ikke plass til denne artikkelen, så her kommer den.

Storsletten vil heller satse på motorveg og buss. Dersom målet er at flest mulig skal reise kollektivt er jeg usikker på om det er riktig oppskrift. Buss på motorveg kan aldri bli raskere enn personbilen. Motorveg vil derfor alltid fremme personbiltrafikken mer enn kollektivtrafikken, og trailer mer enn godstoget.

Storsletten skriver om hvor spredt vi bor i Norge. Det store flertallet av oss bor i byer og tettsteder i det som planleggerne kaller transportkorridorer. Der bor vi langt tettere enn befolkning delt på totalt landområde tilsier. Avstandene mellom våre storbyområder (200-700 km) er fine togavstander. Storsletten skriver om høye utslipp og kostnader ved bygging av bane. I store trekk er

dette sammenliknbare størrelser for både motorveg og dobbeltspor. Storsletten peker på den 22 km lange Follobanen. Prisen på 37,5 mrd tilsvarer 1,7 mrd/km. Til sammenlikning beregnes ny E18 Lysaker-Skøyen (4,4 km under bygging) til å koste 21,8 mrd. Det tilsvarer 4,95 mrd/km! Kostnadsanslaget har økt med nær 1 mrd per år siden byggestart. Dette har det vært liten oppmerksomhet rundt. Både Follobanen og E18 er kompliserte prosjekter i byområde. Sånn sett er det ikke helt fjernt å sammenlikne dem.

Storsletten peker på høye beregnede klimautslipp for å bygge Nord-Norgebanen (7,75 mill tonn inkl. drift og vedlikehold i 75 år). Per meter blir det 17 tonn. Det er oppsiktsvekkende høyt for en enkeltspora bane. Jeg mener utrederne må ha lagt gamle sovjetiske metoder til grunn. I dag fremhever byggherrene hvor mye klimagasser de klarer å spare med ulike grep og metoder.

Til sammenlikning er det for Fellesprosjektet Arna-Stanghelle (30 km dobbeltspor og 30 km 2 til 4-feltsveg i nær 100 % tunnel) beregnet et klimagassutslipp fra bygging, drift og vedlikehold i 60 år på ca 0,59 mill tonn. Per meter blir det bare 5,8 tonn kontra 17 tonn for Nord-Norgebanen! Med tallene fra Vestlandet brukt i nord vil utslipp

og vedlikehold for en dobbeltsporet Nord-Norgebane i 60 år bare bli 2,64 mill tonn Co2 ekv!

Storsletten mener veg er mer miljøvennlig enn jernbane, men tallene fra Fellesprosjektet viser også at utslipp fra drift og vedlikehold av veg-delen i 60 år er omtrent like store som det å bygge den. Tallene for jernbane-delen er langt bedre. Her utgjør drift og vedlikehold bare ¼ av av byggeutslippene.

Utslipp fra sjølve trafikken bil/tog er ikke med i regnskapet. Elbil regnes som nullutslipp, men alle batteriene fører til betydelige naturinngrep og utslipp i produsentlandet. I følge en rapport fra Stakeholder AS for NHO i 2022 førte produksjonen av alle nyregistrerte biler i 2021 til utslipp på 2,5 mill tonn - det kan man jo sammenlikne med å bygge en Nord-Norgebane!

Et annet aspekt som heller ikke er kommet tydelig fram debatten er «Skinneeffekten». Den innebærer at markedet foretrekker tog når tilbudet ellers er sammenliknbart. Det finnes mange gode eksempler på stor trafikkvekst når det har vært satset på skinnegående transport. Fra Norge vil jeg fremheve Jærbanen (1991), Flytoget (1999) og Bergen Bybane (2010). Fra de landene som har bygd høyhastighetsbaner ser man klart at markedet foretrekker tog framfor fly når reisetida og frekvensen blir konkurranse-dyktig. Flyreiser er mer oppstykkede mens tog gir deg ro til å jobbe, spise, hvile. Jeg vil tro at dette vil ha en betydelig samfunnsverdi.

En sak er sikkert. Skal vi ha en nasjonal jernbane som er relevant også i morgen, så kan vi ikke bare vedlikeholde oss fram til det. Norsk jernbane er ca 90 % enkeltspor. Mellom våre store byer går det 6-8 fjerntog per retning på hverdager. Til sammenlikning har Göteborg-Stockholm ca. 30 avganger. Naturligvis har de sammenhengende dobbeltspor.

De har også reell konkurranse om kundene fordi det er plass til flere selskaper på dobbeltsporet!



Fra bygginga av Follobanen i Oslo i 2017, Foto: For Jernbane

Halvering av nattogstrafikken på Øvre Norrland og Narvik



Vys nattog 93 med regionvogner Narvik-Luleå og nattogsdel til Stockholm under opphold i Kiruna. Foto 22-07-2022, G A Kajander, FJ.

Svenske Trafikverket fikk avslag på ytterligere tilskudd for økte kostnader i nattogstrafikken mellom Stockholm, Øvre Norrland og Narvik. Dermed fikk de be operatøren SJ om å kutte i trafikken.

■ Gunnar A. Kajander (nestleder@jernbane.no)

Berørte tog er nattogsparene 94/93 Stockholm Luleå Narvik og 92/91 Stockholm Luleå. Dessuten togparet 96/95 i regiontrafikken Luleå Narvik. Hvor 94/93 førte to togstammer fordelt på Luleå og Narvik. Det med deling i Boden på tidlig morgen og sein kveld i motsatt retning. Her ble narvikdelen tilkoblet lok og regionvogner i trafikk Luleå Narvik og motsatt i vendende retning.

For togparet 92/91 med bare en togstamme til Luleå var det togbytte i Boden for reisende videre nord- og vestover. Da med 96/95 til Narvik og mellomliggende stopp, og motsatt på øst- og sydgående.

Etter omleggingen i midten av april kjøres nå 94/93 med bare en togstamme på Luleå. Reisende videre nord- og vestover til Narvik får bytte i Boden på tidlig morgen og motsatt reisevei på sein kveld. Da til og fra det nyinnsatte togparet 98/99 i dagtrafikk på Narvik med bare sittevogner.

Mens togparet 92/91 nå vendes i Umeå. Hvor reisende nord for Umeå i begge retninger henvises til Norrtågs regiontog som har forbindelser til og fra Luleå, Haparanda og Kiruna. Men ikke til og fra Narvik, hvor det nå kjøres bare ett daglig persontog. Innsparingene påvirker dermed både tilgjengelighet og reisekvalitet.

Reaksjonene fra nord har vært skarpe med flere innsendere og oppslag i media. Dessuten organisasjoner og grupperinger som demonstrert mot kuttene. Mest på svensk side, men også på norsk side ble det reagert. Med dårligere tilbud rammes oftest turistreisene først. Det skaper problemer for reiselivet, hvor alternativet er å flytte trafikken over på fly eller løsninger med buss for tog der det er mulig.

Det har fått destinasjonsselskapene i dekningsområdene for Malmbanen, Ofotbanen og Nordlandsbanen til å reagere. Med den problematiske trafikksituasjonen på Nordlandsbanen vil et redusert togtilbud over Narvik gjøre det enda verre. Andre som rammes er langpendlere og fritidsreisende som får velge andre alternativer. I nord med lange avstander er valget fly, langdistanse og regionale busslinjer eller bil.

Nattogstilbudet mellom Stockholm, Øvre Norrland og Narvik har over lang tid vært et forsømt produkt. Togmateriellet er nedslitt og driftes utover sin tekniske levetid. Behovet for teknisk vedli-

kehold av togsettene er betydelig og drar med seg ytterligere kostnader. Utover det kommer mangel på insitament som gjør at togoperatørene ikke finner oppdraget holdbart. Det var den hovedsakelige grunnen til at Vy som togoperatør av nattogstrafikken gjennom sitt svenske datterselskap Vy Tåg AB trakk seg ut i 2024.

Dermed fikk Trafikverket gå til ny opphandling hvor ingen av anbudene vant fram. For å sikre fortsatt trafikk fikk Trafikverket gjøre en direkteopphandling av SJ. Når nattogene nå kjøres av SJ på løpende regning driver det opp kostnadene. Når Trafikkverket fikk avslag på ytterligere tilskudd fra regjeringen, rakk ikke pengene til. Dermed fikk Trafikverket be SJ om å kutte i tilbudet.

Nå står en ny opphandlingsrunde for tur. Den avgjør om standard og komfort kan forbedres med tiltak som lar seg gjennomføre. Det fram til de første seriene med nye nattog leveres om fire til fem år. For å vinne tilbake tapte kunder og sviktende tillit kreves at man i hvert fall gjør noe.

Kravet om et nattogsprodukt i innrikes fjerntrafikk med tilnærmet kontinental standard har gått i støpet lenge. Her må Sveriges Trafikverk og regjering ta kritikk for at bestillingen av nye nattog har dratt ut på tiden. Nå har man omsider bestemt seg for anbudet fra den spanske togprodusenten Talgo. Når de nye nattogene leveres, gir det forventninger om et nytt og tidsmessig reiseprodukt. Men det er uttalt kritikk mot utformingen av togene. Den som lever, får se.

Att innsparingene rammer togtrafikken i Øvre Norrland kan oppfattes som en diskriminering av landsdelen. Hvor den svenske staten ikke vil stå for den finansiering som kreves for å opprettholde trafikken til en ny operatør kan ta over.

En løsning skulle være å komplettere togtrafikken i nord med flere direkte IC-forbindelser Stockholm Luleå. Forslagsvis to daglige dobbeltturer med togtype X2/X55. Hvor den ene gir regional togforbindelse til og fra Narvik.

Gitt bedre komfort og kjøretid skulle toget da kunne ta andeler fra fremst flyet. Her burde svenske Trafikverket og norske Jernbanedirektoratet kunne samarbeide om konsepter for å skape synergier, som i forlengingen også styrker forutsetningene for videre jernbaneutbygging i nord. På norsk side en moderne sammenhengende stambane til Tromsø («Norgesbanen»). Hvor en sammenkobling til det svenske og finske banenettet over Narvik er den store faktoren. På svensk side gjelder det å forsere byggingen av Norrbotniabanen. Perspektivet 2030 2050 må gjelde i nord som i sør, også for jernbanen.

5 PÅ TOGET

Intervjuene er gjort på F6 Oslo-Trondheim 2. Februar. Redaktøren spurte om passasjerene synes vi bør bygge en bane Oslo-Trondheim slik at reisa går unna på under 3 timer og det kan tilbys inntil en avgang hvert 30. Minutt.

Mimi

Hun reiser Oslo S – Trondheim S. Til Oslo S ble hun kjørt og fra Trondheim S går turen videre til fots. Hun skal tilbake til studiene i Trondheim. – Egentlig tar jeg mest fly, men nå tenkte jeg at jeg skulle teste ut toget. – Det er fint å se landskapet, sier hun. Til daglig bruker hun mest buss og går. Hun har ikke bil, men eier en sykkel hun ikke bruker. – Raske og ofte tog hadde vært behagelig for meg som pendler litt. Så kommer det an på kostnadene. Viss det fører til at flere velger tog, så er det noe å ta i betraktning, sier Mimi.



Martin

Han tok T-banen til Oslo S og skal hjem til Trondheim. – Der må jeg ta en buss som bruker 15 min, forteller han. Han har vært i Oslo på fritidsreise. Nå sitter han og jobber på Pcen på toget. Han tar denne turen ca 2-3 ganger per ½-år. Til daglig går han mest. Han har en sykkel, men trenger den ikke. Han svarer "ja definitivt" til raske og hyppige tog. Han forteller at han helst vil unngå fly. – Fly er upraktisk med mange steg som innsjekking. – Jeg har alltid tatt tog, avhengig av hva som har vært billigst. For 5 år sida begynte jeg mer aktivt å velge tog etter at en kollega fortalte at man fint kunne jobbe på toget, forteller Martin.



Josefine

Hun gikk til Lillestrøm stasjon og skal til Dombås på klassetur. Der blir hun henta med bil. Det er første gangen hun tar denne turen. Hun har heller ikke tatt Trondheimstoget før. Hun har ikke vurdert andre transportmidler på denne reisa. Ellers går hun til Lillestrøm stasjon og pendler til Oslo S stort sett hver dag. Hun har ikke sykkel eller bil. – Raske og hyppige tog? – Ja, hvorfor ikke! Svarer Josefine.



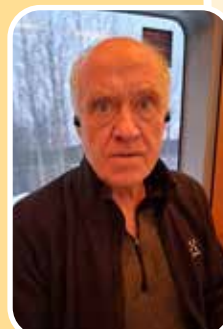
Jens

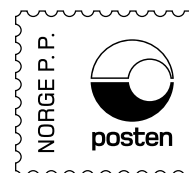
Han er på rundreise. Han har tidligere tatt nattoget Trondheim-Oslo. Nå skal han til Oppdal hvor han bytter til bussen til Kristiansund. Han besøker familien og reiser mest med tog. Han har også nylig vært i Spania med fly. – Men jeg har litt flyskrekk. Jeg liker meg best på landjorda, sier Jens. Til daglig bruker han elsykel eller sitter på med bil. – Bil er fint å ha, men man kan også klare seg uten, sier Han. Buss er ikke dyrt! Nå har han valgt toget fordi det går raskt og er mer behagelig enn buss. – Tog under 3 timer og hver 30. minutt hadde vært bra viss det er mulig. Det hadde spart mye tid! Sier Jens.



Frank

Han tok bussen til Oslo S og skal til Vinstra. Der står elsykkelen hans som han sykler opp på Kvamsfjellet med, en tur på ca 25 km! – Alternativet hadde vært bil, men tåg e likar! Svarer Frank. Tog er miljø, sikrere og mer behagelig! Jeg er pensjonist, forklarer han. – Om vinteren bor jeg i Norge for å gå på ski. Om sommeren bor jeg i Frankrike. Der tar jeg toget ofte. I Frankrike har jeg også 2 biler. Jeg bor helt på grensa til Italia. Togene går veldig ofte, og jeg kan velge mellom franske og italienske tog! Forteller Frank. – Jernbanelinja jeg bor ved heter Nice-Cuneo. Den er bratt. Det er bygd 5 spiraler i tunnel i fjellet for å vinne 50 høydemetere, forteller han. Det er 110 år sida linja åpna. Mange togentusiaster reiser her. Høgfartsbane Oslo-Trondheim hadde vært fantastisk og helt riktig! Svarer Frank. – Heller investere i dét enn eiendommer på Manhattan! poengterer han. Han forteller at i Frankrike stopper togene også på små steder. – I stedet for å få bonus for å fly mye, så burde det heller vært en økende CO2-avgift for hver tur utover en avgiftsfri grunnkvote på 1-2 turer årlig, mener Frank





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



Lasting av tømmer på Sørterminalen i Stange. Foto: For Jernbane



Best sammen!

Stolte spor siden 1892

