

FOR JERNBANE



Høyhastighetsbaner s. 4

- Innkalling til Årsmøte 2022 s. 9
- Nye lokaltog s. 14

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

Kontigent: 2022 kr 300
Kontonr. 1254.20.33523
Abonnement (ikke medlem) et år, fire utgaver: kr 320. Løssalg: kr 85.



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: 350
Meninger og opplysninger i artiklene står for forfatterens egen regning.

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

FORSIDEFOTO: Godstog på Gjøvikbanen. Fartsgrense på stedet 40 km/t. Skiløypa i forgrunnen har dobbeltspor. 92 % av norsk jernbane i ordinær drift har enkeltspor.
FOTO: Kjell Erik Onsrud



INNHOLD

Ikke alternativ i Moss	3
Høyhastighetsbaner	4
Fiskedøden i Oslofjorden	5
Nord-Norge-banen og Oslo-Stockholm	6
Må bli enklere over grensene	7
Togkaos i Nord-Sverige	8
Innkalling til Årsmøte 2022	9
Tester elektrisk	10
Mer fornuftig samferdselspolitikk	11
Hydrogen	12
Jernbaneforum Røros- og Solørbanen	13
Nytt jernbaneselskap	13
Nye lokaltog	14
5 på toget	15

Leder

□ Kjell Erik Onsrud, leder av For Jernbane (leder@jernbane.no)

I skrivende stund er det krig i Europa. Ikke siden 1945 har Norge hatt krig så nær innpå seg. På under tre uker har det kommet over tre millioner flyktninger. Vi ser også at folk flykter med tog. Det vitner om et i utgangspunktet velorganisert og utbygd samfunn. Jeg kan ikke huske bilder av flukt med tog fra tidligere kriger og kriser.

Krigen og sanksjonene fører til at energipriser som i utgangspunktet var høye blir enda høyere. Jeg mener det bør tilsi at norsk samferdselspolitikk legger større vekt på energieffektivitet enn hittil, og ikke bare på «nullutslipp» i et norsk regnskap hvor høye utslipp fra produksjon av batteribiler i utlandet ikke regnes med. Jernbane er et system med stordriftsfordeler. En godt utbygd og høyt utnyttede jernbane tilbyr transporter med lav energibruk per transportert person og tonn. Det bør være av stor strategisk betydning.

For godstransporter trenger lastebil omtrent dobbelt så stor motorkraft per tonn som tog. For persontransport har en stor elbil, for eksempel. Tesla S, om lag åtte ganger mer motorkraft per tonn enn vårt nyeste tog FLIRT. Slike grunnleggende forhold gir seg også utslag i de overordnede forbrukstallene. Av et samla energiforbruk (alle kilder) i 2020 til transport på 52,3 TWH, utgjorde strøm til Bane NOR 0,107 TWH. Det tilsvarer 2 promille, og er langt lavere enn jernbanens andel på om lag 4 % av transportarbeidet (før korona) skulle tilsi. Petroleumssektoren forbrukte i 2020 8,5 TWH elektrisitet. Det omfatter også landstrøm til sokkelen og alle landanlegg (raffinerier). For den samme strømmen kunne vi hatt et 82 ganger bedre togtilbud enn i dag.

Regjeringen Solberg har kuttet i planleggingsbevilgningene over flere år. Dette bør Støre snu. Investeringsnivået bør også opprettholdes og økes. Vi bør minst ha som mål at norsk jernbane oppnår en markedsandel i tråd med gjennomsnittlig europeisk nivå innen 2030.

Fra 2020 til 2021 økte godstransportene med 12 %. Enkelte strekninger har nå ikke lenger ledig kapasitet. Bane NOR melder om at de må avvise nye kunder. Det er ille, men ikke overraskende. Pakka med godsinvesteringer fra forrige nasjonale transportplan på ca. 18 mrd. har nemlig bare vært halvveis oppfylt med bevilgninger.

AP/SP-regjeringen, med sine løfter om en offensiv jernbanepolitikk, har all grunn til å ta igjen godsinvesteringene med sitt første selvstendige statsbudsjett til høsten. Men foreløpig melder regjeringa at de nå vil åpne enda flere veier for modulvogntog (trailere med totalvekt inntil 60 tonn og lengde inntil 25,25 m). Modulvogntog tar markedsandeler fra jernbanen.

FORJERNBANE

Medlemskontingent 2022

For dem som ennå ikke har rukket å betale har vi stifta en giro i midten av bladet. Er det ingen giro der, så har du betalt. Ønsker du å bli medlem, så send en epost til: FJmedlem@outlook.com med navn og adresse. Personlig medlemskap koster kr 300 per år, støttemedlemskap kr 700.

Ikke alternativ i Moss

Storingsrepresentant Marie Sneve Martinussen (Rødt) har stilt skriftlig spørsmål til samferdselsminister Jon-Ivar Nygård om han vil ta initiativ til at alternative traseer/løsninger blir utreda for prosjektet Sandbukta-Moss-Såstad.

Spørsmål ble stilt 14.2 og svar gitt den 18.2. Dette er Rødts begrunnelse:

Kostnaden for Bane Nors prosjekt på strekningen Sandbukta-Moss-Såstad er hittil blitt rundt tredoblet og nærmer seg 20 mrd. Det er pr. nå uklart om det overhodet er forsvarlig å bygge i kvikkleireområdet i Moss sentrum og samtidig ivareta sikkerheten til beboere i nærområdene. Det er også uklart hvor store forsinkelser det vil bli og hva prosjektet til slutt vil koste. Bane Nor har nylig sagt opp totalentreprisekontrakten med selskapet MossIA. Bane Nor begrunner avgjørelsen slik:

«Årsaken er at totalentreprisekontrakten mellom Bane NOR og MossIA er basert på helt andre forutsetninger for sonen i Moss sentrum, enn det som ble avdekket av de supplerende grunn- og kvikkleireundersøkelsene som ble gjennomført sommer/høst 2020.»

Så sent som i fjor sommer argumenterte daværende samferdselsminister Knut Arild Hareide (KrF) for at prosjektet måtte fortsette. Bane Nor har tidligere vist til at kansellering av kontrakter og forsinkelser vil gi en stor merkostnad, hvis man skal stanse opp og vurdere en annen trasé. Nå er situasjonen blitt en annen, i og med at Bane Nor selv har sagt opp entreprisen og varslet at de vil ta større ansvar selv og heller dele opp prosjektet i mindre kontrakter. Det vil gi forsinkelser. Samtidig står prosjektdelen i Moss bom stille og vil gjøre det lenge.

Da er spørsmålet om regjeringen ønsker å bruke det nye handlingsrommet som er oppstått til å få alternative løsninger utredet. Jernbaneprosjektet ble i sin tid aldri utredet i sammenheng med Veivesenets, kommunens og folks ønske om å finne en ny trasé, fortrinnsvis i tunnel, for riksvei 19 gjennom Moss. Det gjør at Veivesenet nå har store problemer med å finne en god løsning, siden den nye jernbanetraseen bokstavelig talt ligger i veien. En mulighet som er blitt lansert i den lokale debatten, er å f.eks. legge om jernbanetraseen og deretter bruke den påbegynte Carlberg-tunnelen som del av en Rv. 19-løsning.

Svar fra Jon-Ivar Nygård:

Prosjektet Sandbukta-Moss-Såstad innebærer bygging av ti kilometer dobbeltspor, inklusive to tunneler på hhv. 2,7 og 2,3 kilometer, samt en ny jernbanestasjon i Moss på ca. 800 meter. Prosjektet legger til rette for tilbudsforbedringer og redusert reisetid mellom Moss og Oslo.

Som Rødt viser til: Sommeren og høsten 2020 ble det gjennomført supplerende grunn- og kvikkleireundersøkelser for sonen i Moss sentrum som omfatter ca. en kilometer av dobbeltsporprosjektet. Disse undersøkelsene avdekket mer kvikkleire i sentrum enn tidligere undersøkelser har vist. På bakgrunn av dette har Bane NOR styrket bemanningen i prosjektet, og sammen med geotekniske eksperter fra blant andre Norges Geotekniske Institutt (NGI), gått gjennom planer og kartlagt behov for ytterligere grunnforsterkning og nye sikkerhetstiltak. Dette for å være sikre på at all prosjek-

tering og alle arbeidsoperasjoner i denne sonen utføres på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte for innbyggerne, togpassasjerene og de som jobber på Bane NORs anlegg.

Etter denne gjennomgangen, har Bane NOR konkludert med at de grunnleggende forutsetningene for totalentreprisekontrakten med arbeidsfellesskapet MossIA inngått i juni 2019 var basert på andre forutsetninger for den delen som omhandler sonen i Moss sentrum enn det som ble avdekket i den supplerende undersøkelsen sommeren og høsten 2020. De geotekniske vurderingene nå er at det av sikkerhetsmessige grunner er avgjørende at de ovennevnte tiltakene for områdestabilisering i denne sonen iverksettes i en spesifikk rekkefølge, og med forsiktig fremdrift.

Bane NOR har avbestilt kun deler av arbeidsomfanget i avtalen med MossIAs, som er knyttet til ca. en km. i sentrumsområdet. Bane NOR vil nå i stedet dele opp arbeidet i flere mindre enkeltoppdrag, basert på den oppdaterte kunnskapen om grunnforholdene, og NGIs anbefalte rekkefølge på de ulike tiltakene. På denne måten får Bane NOR en tydelig byggherrestyring for bygging og prosjektering på denne delen av den nye dobbeltsporstrekingen, samtidig som at MossIAs arbeider utenfor Moss sentrum berøres i minst mulig grad. Det er for øvrig full produksjon og god fremdrift på de ni kilometrene av det fremtidige dobbeltsporet som er under bygging utenfor sentrum.

Avbestillingen av deler av arbeidet i Moss sentrum innebærer en noe utsatt oppstart i denne sonen. De første enkeltkontraktene forventes kunngjort før sommeren, og igangsatt i løpet av året. Først når disse kontraktene er inngått er det mulig å si noe om eventuelle konsekvenser for fremdrift og kostnader.

Stans i prosjektet for å vurdere alternative løsninger ble vurdert – men forkastet – i forbindelse med at det i Prop. 193 S (2020-2021) ble fremlagt forslag til ny styrings- og kostnadsramme for prosjektet. Den nye situasjonen som har oppstått endrer ikke de faglige vurderingene av prosjektet. Det må også nevnes at alternative traseer for jernbanen ikke vil fjerne behovet for områdestabilisering i Moss sentrum.

Jeg har tillit til at Bane NOR håndterer de nye utfordringene på en best mulig måte, og er glad for at foretaket setter hensynet til sikkerheten for innbyggere, togpassasjerer og de som jobber på anleggene øverst. Jeg vil på denne bakgrunn ikke ta initiativ til å utrede alternative traseer/løsninger, slik Rødt spør om.

Kilde: Stortinget



Jon-Ivar Nygård
(Foto: Fredrik Naumann/Felix Features)



Marie Sneve Martinussen
(Foto: Stortinget)

Høyhastighetsbaner i statsbudsjettet

□ Artikkelen er gjengitt fra norskbaner.no/aktuelt/ fra 3.11.2021

SV leverte veldig klare og godt begrunnede forslag om høyhastighetsbaner til behandlingen av statsbudsjettet for 2021 og til Nasjonal transportplan (NTP) 2022 – 2033. Rødt og MDG, som ikke hadde representanter i Transport- og kommunikasjonskomiteen i forrige periode, støttet også forslaget fra SV under avstemningen i Stortinget om NTP 2022 – 2033. Alle disse tre partiene har dessuten klare formuleringer om høyhastighetsbaner i sine partiprogram for 2022 – 2025. Det er derfor store muligheter for viktige positive vedtak om høyhastighetsbaner i forhandlingene om statsbudsjettet for 2022.

Forslaget SV, Rødt og MDG samlet seg om i NTP, lød slik:

«Stortinget ber regjeringen få på plass en ny høyhastighetsutredning, utarbeidet av eksternt fagmiljø, som vurderer høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept for gods- og persontransport, med mange stasjoner i et variert stoppmønster. For å bidra til rask framdrift bør det vurderes om en kan bruke utredningene fra Norsk Bane og Deutsche Bahn International som grunnlag for en slik utredning, og om disse også kan brukes som utgangspunkt for en KVVU eller KS1.»

Forslaget ble også innledet med en utfyllende og svært informativ begrunnelse. Vi gjengir den i sin helhet nedenfor her, sammen med lenkene til SV sine forslag om høyhastighetsbaner til statsbudsjettet og til NTP.

I forrige Stortingsperiode hadde ikke SV forhandlingsmakt. Men det har de nå. Regjeringen må forhandle med øvrige partier på Stortinget for å få flertall. Det er signalisert at regjeringen i første omgang vil gå til SV. Det gir SV sjansen til å følge opp sitt program og forslag fra i vår og fremme liknende forslag om høyhastighetsbaner som et av kravene for å støtte statsbudsjettet. Og Rødt og MDG kan gjøre det samme.

Høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept mellom landsdelene i Norge og til utlandet vil kunne redusere klimagassutslippene med flere millioner tonn årlig, gi raskere person- og godstransport enn både fly og vei, binde sammen by og land, redusere energi- og arealbruken innen samferdsel, samt ha flere andre positive miljø- og samfunns effekter. Og det haster med å få på plass slik konkurransekraftig jernbane som alternativ til fortsatt satsing på økning i den store norske flytrafikken og firefelts motorveier, som i økende grad vandaliserer naturen og omgivelsene våre.

Det er derfor fint at de partiene som har stått bak forslag om konkurransekraftige høyhastighetsbaner, i partiprogram og i Stortinget, nå også har mulighet til å sette makt bak kravene. Det er også flere grunner for at regjeringspartiene selv kan være interessert i å samle seg bak forslag om høyhastighetsbaner.

Senterpartiet går i sitt program, s. 55, nettopp inn for å kunne «reise raskt og klimasmart mellom landsdeler» og at «toget skal kunne konkurrere med fly og veigående trafikk om å være et attraktivt transporttilbud mellom de store byene, landsdelene

og til utlandet.» Det er akkurat det som er hensikten med høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept. Med mange stasjoner underveis, i motsetning til fly, vil de også være et viktig virkemiddel i distriktspolitikken.

Arbeiderpartiet går i programmet sitt inn for «en offensiv jernbanepolitikk» (s. 33) og har i valgkampen løftet fram nettopp klima og distriktspolitikk som to vesentlige satsinger. At både EU og IEA (Det internasjonale energibyrået) går inn for tredobling av høyhastighetsbaner innen 2050 er også viktige signaler for Ap og Norge.

Og hvis regjeringen likevel ikke skulle være interessert, og heller ikke komme til enighet om budsjettet på rødgrønn side? Da er det slik at også V har svært gode og tydelige formuleringer om høyhastighetsbaner i sitt program. KrF har det også med, dog med en litt mindre forpliktende formulering.

Selv om MDG, Rødt, V og KrF ikke er representert i Transportkomiteen, er det også gode grunner til å ta opp høyhastighetsbaner i Energi- og miljøkomiteen, hvor de alle er med. Transport utgjør nesten 1/3 av norske klimautslipp og en overføring av fly-, trailer- og biltrafikk til tog vil gi stor innsparing av energi på flere TWh årlig, spare store utslipp av mikroplast fra bildekk, redusere asfaltslitasje m.m. SV sitter for øvrig i begge disse komiteene.

Det bør altså være gode muligheter for offensive forslag og vedtak om høyhastighetsbaner under behandlingen av statsbudsjettet for 2022. Ballen ligger kanskje først hos de politiske partiene som har det med i sine partiprogram. Særlig vil dette gjelde SV, men også Rødt, MDG, V og KrF. Men vi vil håpe og tro at også Ap og Sp vil være med på å sette den ballen i mål. Enten de ser det som en ren lissepasning fra de andre partiene eller det trengs litt spill i bakrommet først.

Et godt grunnlag for dette er forslaget om høyhastighetsbaner SV fremmet til NTP 2022 – 2025, og som også ble støttet av MDG og Rødt. Det var i sin helhet slik, med den innledende begrunnelsen:

Høyhastighetsbane

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ønsker å skape et attraktivt og landsdekkende togtilbud for passasjerer og gods gjennom moderne høyhastighetsbaner. Tall fra Eurostat viser at nordmenn flyr nærmere ti ganger så mye innenriks som andre europeere. I tillegg reiser vi nest mest med bil per innbygger i Europa. Tall fra Den internasjonale jernbaneunionen viser at 80 pst. vil velge tog framfor fly når en har reisetider med tog på to og en halv time eller raskere. Derfor er lyntog et viktig middel for å få ned klimagassutslipp.

I motsetning til fly har tog flere stopp og stasjoner underveis og kan slik styrke samfunns- og næringsutvikling i større deler av landet. Lyntog vil slik også styrke distriktene og gi større bo- og arbeidsmarkedsregioner. De mange trailerne som frakter gods på norske veier, er en fare for trafikksikkerheten, fører til stor veislitasje og økte klimautslipp. Med høyhastighetsbaner i

flerbrukskonsept vil man legge til rette for en konkurransekraftig godstrafikk på bane, som da kan tilbys en helt ny kapasitet, kvalitet og regularitet og settes i stand til å nå målene om overført godstrafikk fra vei til bane.

Dette medlem viser også til at høyhastighetsutredningen fra Jernbaneverket og fra Norsk Bane i samarbeid med Deutsche Bahn International begge kom til at inntektene fra lyntog ville dekke både drift og vedlikehold av banene.

Dette medlem vil kritisere høyhastighetsutredningen fra Jernbaneverket for at den bl.a. ikke fulgte opp Stortingets premisser om å utrede et flerbrukskonsept som inkluderte godstrafikk og mange stasjoner, og at den la til grunn at under 45 pst. ville velge lyntog framfor fly. Med bl.a. inkludering av godstrafikk, flere stasjoner med variert stoppmønster og mer overført flytrafikk fant Deutsche Bahn at inntektene også ville dekke nedbetaling av investeringer.

Dette medlem viser til at regjeringen ikke setter av midler til strekningsvise utredninger av høyhastighetsbaner, til tross for at dette ble vedtatt slik i NTP 2018–2029:

«alle nye jernbanestrekninger planlegges slik at de vil kunne inngå i et høyhastighetsnett» og «For å unngå feilinvesteringer i det vi bygger må alle strekningsvise utredninger gjøres nå.» (Kap. 3.4.3. i regjeringens forslag og vedtatt av Stortinget.)

Høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept blir også svært viktige for å kunne få NTP mer i samsvar med EU-kommisjonens transportdirektiv «Sustainable and Smart Mobility Strategy» av 9. desember 2020, som regjeringen fastslår «vil legge rammer for norsk transportpolitikk framover». Her går EU-kommisjonen inn for å tredoble persontrafikken med høyhastighetstog og doble godstrafikken på bane innen 2050. Mens veiavgifter skal økes kraftig, etter prinsippet «forurensner betaler». Ikke bare for utslipp av klimagasser, men også for andre utslipp til luft, land og vann, støy, veislitasje og ulykker. Disse utgiftene oppgis til hele 388 mrd. EUR årlig (ca. 4 000 mrd. NOK). Veiavgiftene kan altså bli svært store i hele EU/EØS-området. En manglende satsing på moderne, høyhastighets jernbaner kan slik få store negative konsekvenser for norsk nærings- og samfunnsnivå.

Forslaget til NTP vil heller ikke bidra til å nå klimamålene, jf. etatenes rapport av 1. desember 2020 om «Klimaeffekt av virksomhetenes prioriterte prosjekter i NTP 2022–2033». Med store mengder overført trailer-, fly- og langdistanse biltrafikk vil høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept her være et viktig virkemiddel. Jernbane bare rundt de større byene vil dessverre bare gi en brøkdel av klimaeffektene, med mindre de bygges som del av høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept.

Jo mer som skal over på elektrisk drift, jo viktigere blir også energieffektiviteten. Jernbane er det klart mest energieffektive transportmiddelet. Ifølge innspillet til NTP fra lyntogfora kan høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept redusere energibehovet med flere TWh årlig gjennom overført trafikk fra fly, trailere og biler til bane. Til sammenligning vil årlig produksjon til vindkraftverket på Haramsøya i Møre og Romsdal være 0,1 TWh. Jernbane er i tillegg langt mer arealeffektiv enn vei, har langt høyere transportkapasitet, har ikke utslipp fra dekk- og veislitasje, og gir mindre støy og færre ulykker.

Dette medlem mener vi trenger en ny høyhastighetsutredning, men at arbeidet med dette må gå raskt. På denne bakgrunn vil dette medlem fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen få på plass en ny høyhastighetsutredning, utarbeidet av eksternt fagmiljø, som vurderer høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept for gods- og persontransport, med mange stasjoner i et variert stoppmønster. For å bidra til rask framdrift bør det vurderes om en kan bruke utredningene fra Norsk Bane og Deutsche Bahn International som grunnlag for en slik utredning, og om disse også kan brukes som utgangspunkt for en KVVU eller KS1.»

(Dette forslaget kommer opp igjen som forslag nr. 151 s. 170. R og MDG hadde ikke representant komiteen, men støttet forslaget sammen med SV under voteringen i Stortinget.)

Fiskedøden i Oslofjorden

□ På Jensen, Ski

Spaltist Marianne Marthinsen har liten tro på tiltaksplanen for Oslofjorden (Aftenposten 16. januar). Om tiltakene skriver hun at «Flere av dem handlet om ting som turstier og god kollektivtrafikk. Sympatisk nok, men det har lite med kollapsen i fjorden å gjøre.»

Antagelig kan nettopp tiltak som turstier og god kollektivtrafikk bidra til å redde Oslofjorden – iallfall hvis de bidrar til å redusere biltrafikken. Langs norskekysten stammer like mye mikroplast fra biltrafikken som fra alle andre kilder til sammen. Det er trolig minst like ille i Oslofjorden, for en stor del av biltrafikken i Norge foregår i et forholdsvis lite område rundt fjorden.

Hundretusener av tonn med oljeholdige veipartikler og rester av bildekk rives opp hvert år. Til moderne bildekk brukes en blanding av naturlig og syntetisk gummi i sammensetninger som er godt bevoktede hemmeligheter. En enorm mengde av disse forurensningene kommer fra de store motorveiene på begge sider av fjorden. Disse har høy biltrafikk og høy fart. Begge deler bidrar til disse forurensningene, som i sin tur havner i vassdragene som munner ut i fjorden. Og dette er ikke blitt bedre med elbilene; det er antagelig blitt verre fordi bilene gjennomgående er blitt tyngre.

Utredning Nord-Norge-banen og Oslo-Stockholm

Regjeringa meddelte den 24. februar at den vil gjennomføre en konseptvalgutredning (KVU) for Nord-Norge-banen og en mulighetsstudie for jernbaneforbindelsen Oslo-Stockholm. Artikkelen her er et sammendrag av hva regjeringa skriver.

□ Kilde: Samferdselsdepartementet

Nord-Norge-banen

Regjeringa viser til Hurdalsplattformen hvor de har lovt å «Gjennomføre en KVU med mål om å realisere utbygging av Nord-Norge-banen. KVUen skal ferdigstilles og behandles i forbindelse med neste rullering av Nasjonal transportplan (NTP).» Ved behandlingen av statsbudsjettet 2022 bad også Stortinget regjeringen sikre en fullverdig KVU for Nord-Norge-banen som del av grunnlaget for neste NTP».

Jernbanedirektoratet har fått i oppdrag å gjennomføre KVUen. De skal utrede ulike konseptuelle jernbaneløsninger, som i ulik grad svarer på behov for næringstransporter/gods og persontransport. KVUen avgrensnes geografisk til Fauske–Narvik–Tromsø, med mulig arm til Harstad, og skal ses i sammenheng med Ofotbanen og Nordlandsbanen. De skal også se på hvordan en trinnvis utbygging kan gjennomføres, og vurdere konsekvenser for andre deler av jernbanenettet, både på norsk og svensk side.

Det gjennomføres også en KVU for transportløsninger i Nord-Norge generelt, igangsatt av regjeringen Solberg. Den tar for seg både vei-, jernbane, sjø- og lufttransport. KVU for Nord-Norge-banen skal kun se på løsninger for jernbanen. Selv om de to KVUene gjennomføres som separate oppdrag, skal det sikres samarbeid og faglig samsvar. Referansebanene skal derfor være like for å sikre sammenlignbare resultater. Styringsgruppe, politisk samrådsgruppe og referansegruppe skal være felles så langt det er hensiktsmessig. Videre kan tematiske arbeidsgrupper være felles for KVUene. Pågående arbeid med å etablere terrengmodeller og gjøre linjesøk for å finne aktuelle korridorer bør også benyttes for Nord-Norge-banen. KVU for Nord-Norge-banen skal ta utgangspunkt i det grunnlagsmaterialet som allerede er utarbeidet av transportetatene i KVU for transportløsninger i Nord-Norge, herunder materiale fra situasjonsbeskrivelse og problemanalyse. For å klargjøre hvilke utfordringer som følger av ulike valg og løsninger for jernbane skal det i tillegg gjennomføres et eget verksted med tema Nord-Norge-banen våren 2022.

Selv om de to KVU-ene vil overlape noe, har de to ulike formål. KVU for transportløsninger i Nord-Norge vil være regjeringens beslutningsgrunnlag for konseptvalg for overordnede transportløsninger i regionen. Gjennom KVU Nord-Norge-banen skal det utarbeides en grundigere analyse av hvilket jernbanekonsept som er mest aktuelt å gjennomføre. Analysen skal inneholde vurderinger av behovet i ulike markeder, herunder godstransport, effektiv kollektivtransport i bo- og arbeidsmarkedsregioner, lengre pendlerreiser til og fra større kompetanse- eller arbeidsplassintensive tyngdepunkt, regionale og lange fritidsreiser og turistreiser. En sammenstilling av disse vurderingene skal kunne benyttes til å finne den mest aktuelle jernbaneløsningen.

Samfunns målet for utredningen er at det skal legges til rette for et jernbanetilbud som binder landet mer effektivt sammen, gir god utnyttelse av landsdelens ressursgrunnlag og fremmer verdiskaping, regi-

onal- og nasjonal utvikling, samt klima og miljø, samfunnssikkerhet og beredskap. Departementet ber Jernbanedirektoratet utarbeide og foreslå effektmål for KVU for Nord-Norge-banen.

Samfunnsøkonomiske analyser skal gjennomføres i tråd med krav i Finansdepartementets rundskriv R-109. Det skal utarbeides kostnadsestimater i tråd med krav i rundskriv R-108/19 om statens prosjektmodell, punkt 5.6.

Det er reindrift innenfor store deler av arealene i Nord-Norge. Dette er en arealavhengig næring og spesielt sårbart for inngrep i beiteareal og ytre påvirkning fra bl.a. jernbane og vei. Forholdet til reindriften skal inngå i utredningen, og Sametinget og representanter for berørte samiske interesser skal konsulteres. Der samiske interesser blir berørt, skal det tas hensyn til disse i samsvar med Norges folkerettslige forpliktelser.

Nye transportløsninger i Nord-Norge og eventuell ny jernbanetrasé vil ha konsekvenser for klima og miljø. Utbygging av transportinfrastruktur innebærer store inngrep i naturen og er en kilde til betydelige klimagassutslipp. Samferdselsdepartementet legger til grunn at det i KVU for Nord-Norge-banen gjennomføres grundige utredninger av konsekvensene de ulike konseptene vil ha for klimagassutslipp og miljø. Beregninger av effekt på klimagassutslipp av konseptene skal, i den grad det lar seg gjøre, omfatte alle utslippsendringer som teller på det norske regnskapet. Dette omfatter utslipp fra byggefasen, utslipp fra drift og vedlikehold, utslipp fra endret trafikk og utslipp som følger av arealbruksendringer. Utslipp fra materialbruk skal belyses i den grad dette er mulig, uavhengig av hvor utslippene skjer. Det skal også rapporteres om utslippsendringer som finner sted i transportsektoren slik sektoren er definert i det norske utslippsregnskapet.

KVU for Nord-Norge-banen skal ferdigstilles innen medio august 2023. Det innebærer at Jernbanedirektoratet legger frem KVU for Nord-Norge-banen omtrent samtidig som Statens vegvesen legger frem KVU for transportløsninger i Nord-Norge. Hvis det er behov for det, settes det i tillegg opp et særskilt statusmøte i mai/juni 2022.

Oslo–Stockholm

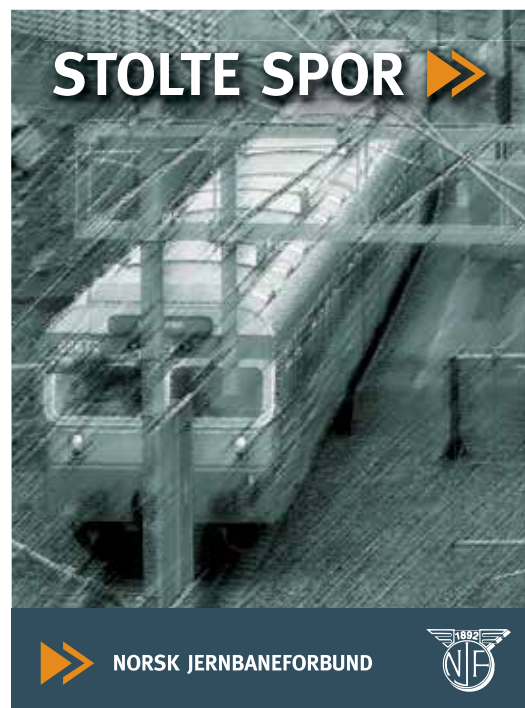
Samferdselsdepartementet viser til Stortingets anmodningsvedtak nr. 768 av 23. mars 2021 der «Stortinget ber regjeringen gjennomføre en mulighetsstudie for å avklare trasévalg og mulig finansieringsmodell for prosjektet Oslo–Stockholm 2.55 i Norge.» Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket er Dokument 8:99 S (2020–2021) og Innst. 305 S (2020–2021), jf. også omtale i Prop. 1 S (2021–2022).

Samferdselsdepartementet gir med dette Jernbanedirektoratet i oppdrag å sette i gang en mulighetsstudie av jernbaneforbindelsen Oslo–Stockholm. Mulighetsstudien skal gi et beslutningsgrunnlag for å ta stilling til om, og i så fall på hvilken måte, et eventuelt videre arbeid for å forbedre togtilbudet mellom Oslo og Stockholm skal gjennomføres, herunder om det bør settes i gang en KVU (konseptvalgutredning) for strekningen.

Mulighetsstudien skal utrede overordnede økonomiske, markedsmessige og kapasitetsmessige forhold og svare ut følgende:

- Overordnede økonomiske vurderinger, herunder samfunnsøkonomiske vurderinger og en overordnet vurdering av kostnadsestimater
- Overordnede markedsmessige vurderinger, herunder vurdering av markedsgrunnlag, inkludert en elastisitetsanalyse av hva reisetiden har å si for antall passasjerer
- Kapasitetsvurderinger knyttet til om en linje mot Arvika bør komme inn til Oslo fra Lillestrøm eller Ski.

Utredningen skal også ta for seg innspill fra ikke-statlige initiativer, herunder en vurdering av bedriftsøkonomien i prosjektet «Oslo–Stockholm 2.55». Utredningen skal ikke vurdere alternative finansieringsformer som forutsetter forskuttering av statlige midler eller at staten dekker utgiftene over tid. Jernbanedirektoratet skal samarbeide med Trafikverket i Sverige. Mulighetsstudien skal være klar innen 1. oktober 2022.



Det må bli enklere å reise med tog over landegrensene i EU

□ Kilde: Allianz pro Schiene, pressemelding 29.12.2021

Den tyske Jernbanealliansen (ApS) oppsummerer European Year of Rail:

- Europeisk jernbane vokser sammen, men fortsatt er det mye som skiller. Derfor trengs det et jernbanens 10-år i EU!

- i løpet av jernbanens år 2021 har europeisk togbransje vokst litt tettere sammen, men uten å overkomme det som virkelig skiller landene fra hverandre. Jernbaneåret har vist framskritt på hurtigforbindelser, nattog og investeringer i infrastrukturen, men fortsatt utgjør nasjonsgrensene store hindringer. Grensekryssende trafikk med både person- og godstog kan og må bli enklere, understreker Dirk Flege, leder av ApS. Det holder ikke å utrope et jernbaneår for å overkomme lappteppet av ulike løsninger som utgjør europeisk jernbane. Skal jernbanen spille en avgjørende rolle for klimaet, bør EU erklære et jernbanens 10-år, slår Dirk Flege fast.

ApS mener det er positivt med den store oppmerksomheten og politiske støtten som jernbanen har fått i 2021. For godstrafikken spiller de grenseoverskridende forbindelsene en stadig større rolle. I persontrafikken har vi sett at ledende nasjonale jernbaneforetak forsterker sitt samarbeide. Også private foretak som Transdev styrker sitt tilbud. Snälltåget kjører nattog mellom Stockholm og Berlin hvert døgn fra 7. april til 24. september 2022. Det kjøres nattog mellom Zürich og Amsterdam over Köln, og fra Wien til Paris over München og Karlsruhe. Det forberedes nattog mellom Berlin og Paris fra desember 2023. EU-kommisjonen har en ambisjon om å doble høgfartstrafikken

innen 2030 og tredoble den innen 2050. Det er og et mål at reiser inntil 500 km skal bli CO2-nøytrale innen 2030. Det er viktige skritt for å bytte fly ut med tog på disse strekningene.

Dessuten er det viktig at store EU-land som Tyskland prioriterer jernbanen når det kommer til infrastrukturinvesteringer. Den politiske støtten til viktige framtidprosjekter, som digitale automatiske koplinger (DAK) er økende. DAK er et nøkkelprosjekt for å digitalisere godstrafikken på skinner og styrke konkurransevnen.

Fortsatt møter man hindringer om man vil bestille togreiser som går gjennom flere land. Det er nødvendig med et system som gjør det like enkelt å bestille togbilletter som flybilletter. Uansett har store jernbaneforetak erklært at de vil jobbe med å bedre servicen ved kjøp av grenseoverskridende togbilletter.

Ved begynnelsen av jernbaneåret pekte ApS på tre utfordringer for et mer integrert jernbane-Europa. Disse er fortsatt er aktuelle:

1. Bygge ut og elektrifisere alle grensekryssende baner.
2. Like og rettferdige avgifter på grenseoverskridende trafikk. Togreisende betaler moms, men ikke flyreisende.
3. I EU slipper lastebiler og busser vegbruksavgift, mens togselskaper må betale baneavgift. ApS mener derfor det må innføres avgift for lastebiler og busser.

Sverige: Etter togkaoset i nord – nå kreves mobilisering



Vy-tåg i Norrlandstrafiken, foto Viktoria Berglund, NSD.

Problemene på nordsvensk jernbane berører også norsk (finansiert) togtrafikk på Narvik. Denne artikkelen er oversatt og redigert fra den svenske utgaven som ble publisert i Norrländska Socialdemokraten (NSD) 21. januar 2022. Dette er også sendt som brev til svenske og norske myndigheter, Vy-gruppen og ordføreren i Narvik.

□ Christer Wilhelmsson (christer.wilhelmsson@jarnvagsframjandet.se) ordförande Svenska Järnvägsfrämjandet og Gunnar A. Kajander (nestleder@jernbane.no) nestleder For Jernbane

Vy Tågs problem med nattogstrafikken mellom Stockholm, Øvre Norrland og Narvik toppet seg i slutten av fjoråret. Lok-havarier, innstillinger og store forsinkelser har gått hardt utover selskapets image. Kritikken har vært hard og tilliten synkende.

Allerede i desember 2020, da det norske togselskapet etter å ha vunnet anbudskonkurransen overtok nattogstrafikken fra SJ, fikk de personalproblemer. Ikke alle valgte overgang fra SJ som fram til da hadde kjørt togene. Samtidig startet SJ kommersiell nattogstrafikk mellom Umeå og Gøteborg via Stockholm. Dermed fikk Vy Tåg ansette nyutdannede og mindre erfarne medarbeidere for å klare togbemanningen.

Punktligheten for persontogene i den nordlige regionen er den dårligste i hele Sverige, og slik har det vært i flere år. I romjula var forsinkelsene for nattogene på det meste 13 timer, og for hele desember 2021 var punktligheten ifølge Trafikverket nede i 78,1 prosent. Det målt i forhold til punktighetstiden på inntil 5,59 minutters forsinkelse.

Problemene som spesielt rammet Vy Tågs nattog siden de overtok trafikken, gir oss grunn til å stille følgende spørsmål:

- 1: Hva var grunnen til at fem lokomotiver havarerte så og si samtidig i desember 2021? Det pekes på problemer med infrastrukturen nord for Umeå/Vännäs, men også andre utfordringer. Kan Trafik-verket redegjøre for de vedlikeholdstiltak som pågår og planlegges på stamnettet nord for Botniabanen (Umeå)? Det må også omfatte Malmbanen fram til Riksgränsen og koordineringen med Ofotbanen (Bane NOR).
- 2: At togstyringssentralen (Tc Boden) den 27. desember slapp gjennom et godstog som senere ble sittende fast og førte til at Vy Tågs to nordgående nattog ble ytterligere forsinket, kan i den aktuelle situasjonen oppfattes som en kritisk beslutning. Selvfølgelig er godstogene viktige, men spørsmålet er om trekraften (lokene) og togvekten var dimensjonerte for å klare stigningene på strekningen?
- 3: Den ekstreme forsinkelsen som rammet særlig det ene nattoget den 27. desember ble skikkelig besværlig for passasjerene som skulle videre nordover fra Boden, og for noen helt til Narvik. Det ble klaget på dårlig informasjon og tilgang på mat, lange ventetider på erstatningsbusser og for noen hotellplass. Heller ikke personale på plass i Boden for å bistå passasjerene og sørge for at smittevernglene ble fulgt.

Når togpersonalet blir fortvilet over situasjonen og begynner

å gråte, skaper det inntrykk av at de mangler verktøy for å klare en profesjonell oppfølging av passasjerene. Det er et arbeidsmiljøproblem som også bør oppta Vy-gruppens norske ledelse.

For den brede allmenhet kan det være vanskelig å få oversikt over jernbanens komplekse organisering og virksomhetsstruktur, hvor årsak og virkning er en konsekvens av en produksjonskjede som henger dårlig sammen. Særlig rammer det driftskvaliteten på det nordlige stamnettet. På overordnet nivå ligger ansvaret hos riksdag og regjering, men også på regionalt politisk/administrativt nivå. At Norrbotniabanen (den planlagte nye kystbanen mellom Umeå og Luleå, som er avgjørende for realisering av den Botniske korridoren) skyves ut i framtiden, og med dagens tempo ikke vil være fullført til Luleå før nærmere 2040, sier sitt. I det tidsperspektivet bør Nord-Sverige kompenseres med betydelig økte investeringer på stamnettet nord for Botniabanen (Umeå).

At Vy Tåg som operatør nærmest alene får ta skylden for de mange avvikene i form av tapt tillit retter et kritisk søkelys på anbuds vilkårene. Med avreguleringen veltes mye av risikoen over på operatøren som knapt har innflytelse over infrastrukturens tilstand. For staten (Trafikverket) gjelder det å presse ned anbudsprisen så nær marginen for operatørens kalkulerte risiko som mulig. Svenske staten kompenserer heller ikke (i motsetning til den norske) operatøren for inntektstapet som følge av pandemien. Det må bety at Vy-gruppen (tidligere NSB) får betale den regningen med overføring av konsernbidrag til sitt svenske datterselskap.

Et annet problem er friksjonen mellom statlig anbudsutsatt trafikk med strekningsmonopol og lav standard til sannsynlig «underpris», og kommersiell trafikk med fri konkurranse «på sporet», da med økt togtetthet og overkapasitet på de mest lønnsomme strekningene (f.eks. mellom Stockholm og Gøteborg/Malmö).

De som mener at et statlig trimmet og integrert monopol med jernbanen som navet i systemet (f.eks. etter modell av ikke-EU-landet Sveits) er den beste løsningen, bør fortsette å utvikle sine argumenter.

På kort sikt må norrlandstrafikken få bedre rammevilkår for både togdrift og infrastruktur. Her lister vi noen tiltak:

- Forbedringer av kvaliteten og vilkårene i anbudet for å sikre en bedre balanse mellom trafikkjøper og operatør. Det må også omfatte organiseringen av beredskapsressursene mellom partene.
- Framskynde prioriterte vedlikeholdstiltak av infrastrukturen nord for Umeå/Vännäs. Her mener vi at forhalingen av Norrbotniabanen må kompenseres med forsterkede tiltak på stamnettet nord for Botniabanen. Det aktualiserer en utbygging av partielt dobbeltspor Umeå/Vännäs-Boden med mulighet for «flytende» kryssinger og forbinger.
- Trafikverket Fordonsressurser (Trafikverkets kjøretøyspool), som leier ut kjøretøyene i nattogtrafikken til operatøren, må forsere opprustningen av de eldre kjøretøyene, inntil neste generasjons nattog fases inn om noen år.

- Forsterke trafikken Stockholm-Luleå v.v. med en gjennomgående dagforbindelse (intercity) med å leie inn enhetstog type X55 eller X2 fra SJ.
- Samarbeide med berørte aktører om innføring av stasjonsverter på knutepunkter/reisesentra og egne stasjonssjefer på de større sentralstasjonene med særlig ansvar for publikumsrettede stasjonstjenester.
- Sørge for at operatørene oppfyller kvalitetskravene på alle nivåer i organisasjonen.

På lengre sikt må Sverige konkretisere strategien for høyhastighetsbaner innenfor et nordisk og europeisk konsept.

I dag er systemet innsydd i et konglomerat av aktører. I tillegg har jernbanen dratt på seg et etterslep på vedlikehold og investeringer som gjør det vanskelig å omskape visjonene til helhetlige og bærekraftige strategier. Et annet problem er EU/EØS sin overstyring som ikke leverer på de merverdier som kan tas fra integrerte nasjonale og internordiske trafikk-systemer med jernbanen som navet i systemet. Den politiske tregheten er en konsekvens av at ideologiene synes «viktigere enn resultatet!». For å sitere fra den svenske journalisten Mikael Nybergs bok «Det stora tågrånet», oversatt til norsk: Fra hele folkets jernbane til hele folkets togkaos.

Skal vi utvikle en jernbane for fremtiden er vi avhengig av en bred mobilisering, både regionalt og nasjonalt, men også en internordisk strategi. Jernbanen er dessuten avgjørende for å oppfylle klima-målene i transportsektoren.

Årsmøte 2022

For Jernbane kaller medlemmene inn til årsmøte
torsdag 2. juni 2022 kl. 17.00.

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
av NJF hvor de forteller om hvordan de ser på sin rolle i
en oppsplittet jernbane.

Årsmøtets formelle del vil begynne seinest
18.30 og avsluttes seinest kl. 21.

Årsmøtedokumentene vil bli lagt ut på www.jernbane.no
- Om oss - Om For Jernbane - Valg/Årsmøte etter hvert
som de blir klare.

Ønsker du å stille til valg eller har forslag til kandidater,
så ta kontakt med valgkomiteén:
anderz780@gmail.com

Forslag til Årsmøtet må sendes til
leder@jernbane.no eller
For Jernbane Pb. 3455 Bjølsen, 0406 Oslo
innen 12. mai.

Test av elektrisk reachstacker hos CargoNet

Kalmar, en del av Cargotec, har signert en ettårig avtale med jernbaneoperatøren CargoNet om felttesting av en elektrisk reachstacker. Etter avtalen har CargoNet opsjon på å fortsette bruk av el-stackeren i vanlig kommersiell drift. Avtalen ble signert i januar 2022 og maskinen vil bli levert til CargoNet i 1. kvartal 2023.

□ Kilde: pressemelding fra CargoNet 24. februar

Kalmar, en del av Cargotec, har signert en ettårig avtale med jernbaneoperatøren CargoNet om felttesting av en elektrisk reachstacker. Etter avtalen har CargoNet opsjon på å fortsette bruk av el-stackeren i vanlig kommersiell drift. Avtalen ble signert i januar 2022 og maskinen vil bli levert til CargoNet i 1. kvartal 2023.

CargoNet er Norges ledende godsoperatør på jernbane, med fokus på intermodale jernbane tjenester i Norge, og mellom Norge og Sverige. Selskapet er 100 % eid av Vy (tidligere Norges Statsbaner, NSB) og sysselsetter cirka 400 personer. CargoNet sin maskinpark inkluderer allerede 18 Kalmar reachstackere og en Kalmar 30-tons gaffeltruck.

Maskinen som skal gå i daglig drift hos CargoNet er en Kalmar ERG450-75S5XSE. Denne fullcontainer el-stackeren har en akselavstand på 7,5 meter og stablekapasitet opp til 6 containerhøyder. Maksimal løftekapasitet på 45 – 45 – 34 – 23 tonn (ved 1, 2, 3 og 4. rad) er en verdensnyhet for en elektrisk reachstacker. Under daglig drift hos CargoNet vil Kalmar overvåke og analysere generell funksjon, ytelse, produktivitet og driftstid på den elektriske drivlinjen.

Kalmar lanserte sin første serie med elektriske reachstackere i slutten av 2021. Serien består for tiden av åtte modeller – seks toppløftere og to kombimaskiner – med løftekapasitet på opptil 45 tonn, stabling av containere opp til 6 høyder og 4 rader dype for maskiner med akselavstand på opptil til 6,5 meter. El-stackerne drives av litium-ion-batterier tilgjengelig i fire ulike kapasiteter fra 245 til 587 kWh (til sammenligning er i dag de aller største elbil batteriene opptil 100kWh).

Per Allan Kristensen, terminalsjef, CargoNet: «Å gå bort fra tradisjonelt dieseldrevet løfteutstyr til helelektriske drivlinjer er et must hvis vi skal nå målet vårt om å redusere CO2-utslippene fra vår virksomhet drastisk. Kalmar er en industrileder innen miljøeffektive lasthåndtering teknologier. Vi har gjort en grundig evaluering av deres tilbud på elektriske reachstackere, og er glade for å fortsette vårt langsiktige partnerskap med Kalmar.»

Alf-Gunnar Karlgren, Vice President, Counterbalanced Container Handlers, Kalmar Mobile Solutions: «CargoNets kapasitetskrav passer perfekt med neste steg i utviklingen av vårt elektriske reachstacker-konsept, som er å introdusere en modell med 7,5 meter akselavstand. Vår bransjeledende miljøeffektive løsning vil gi CargoNet et kraftig verktøy for å hjelpe dem med å nå sine ambisiøse mål om utslippsreduksjon.»

Oversatt fra engelsk betyr «reach stacker» «rekkestabler». Det er et kjøretøy som brukes til å håndtere intermodale lastcontainere. Red.



Foto: Cargotec Kalmar

Håp om en mer fornuftig samferdselspolitikk

Vi som jobber med samferdsels- og togutfordringer hos Besteforeldrenes klimaaksjon ønsker å takke leder i Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget, Erling Sande (Sp).

Steinar Winther Christensen og Andrew P. Kroglund, Besteforeldrenes klimaaksjon. Innlegget stod første gang på trykk i Nationen 19.2.2022.

Han har nettopp tatt opp det paradoksale og uforståelige i å bygge firefelts motorveier for hundrevis av milliarder, samtidig som man ikke finner nok penger til rassikring og nødvendig vedlikehold av riks- og fylkesveiene. Planene om firefelts motorveier er en hån mot alt som heter bærekraftig utvikling og i strid med Norges egne mål om nullvekst i personbiltrafikken.

Her har man også bilistene på sin side. Norges Automobilforbund er klar på at «at bevilgningene til vei må dreies betydelig i retning av økt vedlikehold og fornying de neste årene». De anslår et behov på 170 milliarder kroner for å bøte på etterslepet på vedlikehold og rassikring av veinettet i Norge. Det er heller ikke noe folkekrav om bygging av firefelts motorveier. NAFs trafikantbarometer for 2021 viser at kun 30 % ønsker politikerne skal prioritere utbygging av nye veier. Folk vil heller ha mer satsing på jernbane (38 %), vedlikehold av eksisterende veier (51 %) og kollektivtrafikk generelt (52 %). Samtidig som man i dag ikke makter å vedlikeholde eksisterende veier, vil bygging av nye firefelts motorveier gi mer, og dyrere vei å vedlikeholde. F.eks. ble kostnadene til drift og vedlikehold av de undersjøiske tunnelene på 27 og 16 km i hhv. Rogfast og Møreaksen i 2018 anslått til 5 million kr per km per løp, nær en halv milliard kroner per år.

Firefelts motorveier er langt dyrere å bygge enn veier med to til tre felt med midtdeler. Da man i Nasjonal transportplan (NTP) 2018 – 2029 omgjorde den rødgrønne regjeringens Riksvegplan med 2/3-felts veier for 80 - 90 km/t til firefelts motorveier for rundt 110 km/t, økte kostnadene ifølge Statens vegvesens beregninger med hele 450 mrd. kr, fra 644 til 1 105 mrd. 2016-kroner.

450 mrd. kr spart ved 2/3-felts veier med midtdeler vil dekke etterslepet på rassikring og vedlikehold av riks- og fylkesveiene og frigjøre nesten 300 mrd. kr, som vil være langt mer framtidrettet å bruke på moderne jernbane mellom landsdelene – raskere og mer bærekraftig enn både fly og vei.

En ny undersøkelse av Statens vegvesen i 2019 viste at 2/3-felts veg med fartsgrense 90 km/t koster omtrent det halve av smal firefeltsvei for 110 – 120 km/t, er billigere å drifte og har bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet. I tillegg kommer mindre støy og arealinngrep.

Firefelts veier gir økt veitrafikk. Økt veitrafikk gir økt støy, dekk- og veislitasje. Elbiler bidrar like mye til dette som andre biler og tar like mye plass. Dekkslitasje er den største kilden til utslipp av mikroplast på land i Norge.

Fartsøkning fra 90 til 110 km/t øker støyen tilsvarende 50 % økning i trafikken (Klassekampen 28.11.20). Fartsøkning fra 80 km/t til 110 km/t øker energiforbruket til elbiler med 40 – 60 %. Økt fart gir flere og mer alvorlige ulykker.

Antall personbiler i Norge har økt med 27 % fra 2009 til 2020. 2021 ble et rekordår i nybilregistreringer, januar 2022 en ny rekordmåned. Hvordan i all verden skal vi nå nullvekstmålet *for personbiltrafikken med nye motorveier og økende bilsalg? Det internasjonale energibyrået IEA går inn for å redusere fartsgrenser på veier til maks 100 km/t for å spare energi. De anbefaler i stedet tredobling av høyhastighetsbaner frem mot 2050. EU vil også tredoble høyhastighetsbaner og doble godstrafikk på bane innen 2050.*

Om Norge? Vi flyr 10 ganger mer innenriks enn den jevne europeer; som om vi var 54 millioner innbyggere. Vi reiser nest mest per innbygger med bil og har et stort behov for bedre forhold for godstrafikk på bane. Høyhastighetsbaner på 2 ½ time mellom Oslo og de største byene, om lag det doble for godstrafikk, vil være raskere enn både fly og vei. Med mange stasjoner underveis vil man styrke både by og land. Konkurransedyktig godstrafikk på bane vil fjerne tusenvis av trailere fra veiene og gi næringslivet effektiv og klimanøytral transport til viktige markeder.

InterCity bør inngå som del av disse høyhastighetsbanene, slik det ble vedtatt av Stortinget i Nasjonal Transportplan 2010 - 2019, men dessverre ikke fulgt opp. Derfor må man ikke begrense ytre InterCity til enkeltspor, men bygge dem som funksjonelle deler av et nasjonalt høyhastighetsnett.

Det er i langdistansetrafikken økonomien til jernbanen ligger. Prognosene for Dovrebanen og Bergensbanen viser 1 – 2 mrd. kr i overskudd de neste 10 årene. Når reisetidene går ned til en tredjedel, vil markedet og overskuddet bli mye større. Integrering av InterCity-/regionaltrafikken vil styrke økonomien også her.

Norges nåværende satsing på firefelts motorveier for 110 – 120 km/t er fullstendig utdatert og lite fremtidsrettet. Vi må stoppe dette uvettige forbruket av natur, landbruksareal og penger snarest. La oss binde landet sammen med høyhastighetsbaner og ikke høyhastighetsveier.

Vil kutte utslipp fra godstog med hydrogen

Disse utslippskuttene vil selskapene Norwegian Hydrogen og Onrail nå samarbeide om å realisere. CO2-utslipp fra tog i Norge stammer fra jernbanestrekninger som ikke er elektrifisert. Med grønt hydrogen kan utslippene også herfra kuttes til null.– Om vi lykkes med dette prosjektet vil det også ha betydning for realisering av utslippskutt på internasjonale jernbaner, sier CEO i Norwegian Hydrogen, Jens Berge.

Gjort lite på godstog

Mens det i utlandet finnes noen persontog drevet av hydrogen som energibærere, er det svært få eksempler på godstog trukket av hydrogenlokomotiv. Godstog veier typisk 1.000 tonn og fordrer masse krefter. Det forteller CEO i Onrail, Henning Aandal. Togselskapet han leder, opererer i dag godstog mellom Oslo og Åndalsnes, og vil i løpet av året også starte opp på Nordlandsbanen. Det nye godstoget mellom Fauske og Oslo vil ha fem ukentlige avganger i hver retning. – Vi har allerede i dag de mest miljøvennlige hybridlokomotivene i bestilling, men ønsker å strekke oss mot nullutslipp. Da er det for oss helt naturlig å utforske muligheten for hydrogen.

Raumabanen som pilot

Norwegian Hydrogen produserer og distribuerer grønt hydrogen i Norge og Norden. Selskapet er også i gang med en stor satsing på fyll- og bunkringsinfrastruktur rettet mot transportsektoren. – Vi har allerede sikret oss arealer for produksjon av grønt hydrogen i Rauma, og har store ambisjoner om å bidra til å kutte utslipp gjennom å levere grønt hydrogen til jernbanen. For oss var det derfor en perfekt match når vi møtte Henning og Onrail og hørte om deres ambisjoner, sier Berge. Raumabanen er en av få togstrekninger i Norge som ikke er elektrifisert og hvor elektrifisering er vanskelig, og den egner seg derfor svært godt som pilot for hydrogendrevet tog.

Stort potensial

Vi er veldig glade for å starte dette arbeidet med Raumabanen som pilot. Vi ser også på andre steder der det kan være aktuelt å benytte hydrogen som energibærer for tog. Internasjonalt er det ikke mye som er gjort på området, så det er stort potensiale utenfor Norges grenser for de løsningene vi i fellesskap håper å finne. Berge i Norwegian Hydrogen er ikke i tvil om at samarbeid er veien å gå: – Vi ønsker å hjelpe våre kunder i å redusere sine CO2-utslipp ved hjelp av grønt hydrogen, og da må vi gå sammen med de på veien i å finne de beste løsningene. Dette samarbeidet er akkurat slik vi ønsker å jobbe med kundene våre.

Har inngått samarbeidsavtale

Onrail og Norwegian Hydrogen har inngått en samarbeidsavtale som innebærer at de skal legge ned felles innsats for å avklare hva som finnes av teknologi og hva som er teknisk mulig når det gjelder å bruke hydrogen som energibærer på norsk jernbane. Overgangen til bruk av hydrogen på tog krever innovasjon og å drive utviklingen av tekniske løsninger fremover. Samarbeidet vil i stor grad fokusere på dette i første fase.

Kunde heier på nytenkning

Bring Intermodal er en storkjøper av transporttjenester i Norge, og en viktig kunde av Onrail i dag. De er meget fornøyde med at Onrail nå ser på muligheten for å kutte sine utslipp og stiller seg bak hydrogensatsingen. – Posten Norge, som eier Bring Intermodal, har satt miljømål på linje med Paris-avtalen, og da er det avgjørende at satsinger som denne lykkes. I den grad vi kan bidra med noe for at samarbeidet mellom Onrail og Norwegian Hydrogen skal bli suksessfullt, vil vi selvfølgelig bidra med det, sier daglig leder i Bring Intermodal, Stein Børre Johnsen.

Norwegian Hydrogen (www.nh2.no)

bygger produksjonsanlegg for grønt hydrogen, distribusjonssystemer og et bredt nettverk av fyllings- og bunkringsstasjoner i Norge og Norden. Selskapet har hovedkontor i Ålesund.

Onrail (<https://www.onrail.no/>)

er et togselskap med lisens og sikkerhets sertifikat tildelt fra Statens Jernbanetilsyn. Selskapet har reetablert godstoget mellom Åndalsnes og Oslo. Fra desember 2022 vil Onrail også trafikkere jernbanestrekningen Fauske–Oslo. Selskapet har i bestilling det miljøvennlige hybridlokomotivet EuroDual.

Kilde: pressemelding 19.01.2022

Grønn hydrogen

Om lag 4 % av hydrogenet vi bruker i dag er såkalt grønt hydrogen. Andelen er økende. I Norge er og har vi vært spesielt flinke til å produsere dette. Det lages fra elektrisitet og da fortrinnsvis fra fornybar kraft.

Energitapet

ved fremstilling av hydrogen er rundt 30 %, både basert på elektrisitet og fra naturgass. Energitalpet frigis i form av varme fra elektrolyse og dette kan med fordel utnyttes. Batteridrevne elbiler utnytter 70-90 % av elektrisiteten de lades med under optimale forhold, mens en hydrogenbil vil utnytte 30-40 %. Sammenliknet med en dieselmotor har hydrogendrevne brenselceller en høyere virkningsgrad. Tallene er 40-65 % for hydrogen i brenselcelle, mot 25-45 % for diesel, avhengig av motorens størrelse.

Å benytte elektrisitet direkte eller i batteri er derfor den mest energieffektive løsningen for framdrift av et kjøretøy, men behovet for å lagre mer energi enn hva som er mulig i ett batteri og muligheten til å fylle tanken raskt, er gode grunner til å satse på hydrogen. Dersom man bruker overskuddskraft fra f.eks. vind eller sol for å produsere hydrogen, er dette energi som ellers ville gått tapt.

Kilde: SINTEF

Jernbaneforum Røros- og Solørbanen

Red. Kilde: Jernbaneforum Røros- og Solørbanen nyhetsbrev nr. 1-2022.

Forumet holdt årsmøte på Kongsvinger 2. februar. Interkommunalt politisk råd for Nord-Østerdal er sekretariat for Forumet. Møtet hadde en blanding av fysisk og digital deltakelse. Statssekretær i Samferdselsdepartementet, Johan Vasara, var fysisk til stede.

Via Teams presentere Kristine Bjordal i Asplan Viak rapporten «Klimaeffekten av elektrifisering av Røros- og Solørbanen». Dette var konklusjonen fra rapporten: «Gitt de forutsetningene som lå til grunn i analysen fremgår det av resultatene at en elektrifisering av Røros- og Solørbanen med følgende effekter for driften av togene utgjør et klimabesparende tiltak sammenliknet med å fortsette med dagens drift. Av studien fremkom det at størst klimaeffekt oppnås ved å inkludere en godsoverføring fra veg til jernbane, og utslippene fra selve utbygningen av kabler og kryssningsspor blir spart inn allerede i første driftsår.»

Det er gjort en vurdering av de årlige klimagassutslippene for transportarbeid på de aktuelle stekningene i tidsperioden 2021 til 2050 for både persontog, godstog og vogntog. Fire scenarier ble sammenlignet:

- elektrifiseringstiltak og ingen godsoverføring
- elektrifiseringstiltak og godsoverføring til jernbane med realistisk mengde
- elektrifiseringstiltak og godsoverføring til jernbane med optimistisk mengde
- ingen elektrifiseringstiltak og full godsoverføring fra bane til veg

Om det optimistiske scenarioet heter det i rapporten: «Godsoverføringen tilsvarer 526 vogntog per kjøredag i 2030, og ved å legge til grunn 250 kjøredager utgjør dette en besparelse som tilsvarer ca. 131 000 reiser med vogntog. Klimabesparelsen reduseres gradvis som følge av en antatt innfasing av nullutslippsteknologi for vogntogene.»

Før årsmøtet ble det gjennomført en befarings med buss. Norsenga tømmerterminal var første stopp. Vasara fikk høre at terminalen er for liten til å dekke skognæringens behov. Han fikk se hvor tilsvingsspor mellom Solørbanen og Kongsvingerbanen mot Sverige er tenkt, der det ikke er noen innsigelser mot planen. Bussturen var også innom Granlitterterminalen, der eierne orienterte om sine utfordringer og planer for økt drift. I dag går det tre tog i uka mellom denne terminalen og Stockholm – med grus til Sverige og stein i retur. Dette kan økes betraktelig om en reguleringsplan blir godkjent, som man har tro på skal skje før påske. -Problemet er ikke å skape aktivitet, men å ha skinner å kjøre på, sa en av eierne.

For årsmøtet var det foreslått et alternativ med å legge ned Forumet. Det ble ikke vedtatt. Det ble enstemmig vedtatt at Forumet ber regionrådene (som sogner til Røros- og Solørbanen) jobbe med å finne lønnsmidler for å kunne drive Forumet. Styreleder hadde sagt at han ikke ønsket gjenvalg, og det var ikke funnet noen ny kandidat. Årsmøtet valgte derfor en valgkomite som skulle finne kandidater og at det skal avholdes et ekstraordinært årsmøte innen utgangen av april.

Da Bane NOR varslet oppstart av reguleringsplan for Åkersvika-Hamar st. mente de at en tilsving mellom Dovrebanen og Rørosbanen kunne vente. Forumet protesterte på dette sammen med bl.a. Glommen-Mjøsen Skog, NHO Innlandet, Stange kommune og Hamarregionen interkommunalt politisk råd. De bad om at tilsvingen tas inn i planene nå. En tilsving vil gjøre det mulig å kjøre godstog fra Dovrebanen syd mot Elverum uten å vende på Hamar stasjon.

NYTT NORD-NORSK JERNBANESKAP ETABLERT

Pressemelding 2. mars fra «Jernbane Nord AS» (org. nr. 928 682 315). Dette er et ideelt selskap som skal arbeide med å optimalisere mulighetene for jernbanebygging i nord. Selskapet vil ha ansatte med høy jernbanefaglig kompetanse, og skal gi arbeidet med banene en tydelig juridisk og organisatorisk plattform, på vegne av innbyggerne og næringslivet i Nord-Norge.

Jernbane skal være ryggraden i et transportsystem som også inkluderer utslippsfrie lastebiler og hurtiggående, utslippsfrie båter. Dette vil være avgjørende for Norges samfunnsøkonomi og vårt velferdssamfunn i en postfossil framtid.

Bygging av jernbane i nord dreier seg i første omgang om dobbeltspor på Ofotbanen, bygging av Nord-Norgebanen (Fauske-Narvik-Tromsø med sidearm til Harstad) og opprustning av Nordlandsbanen. I neste omgang må det arbeides for nye baner både videre nordover i landet og østover mot Finland. Dette vil åpne flere internasjonale, grenseoverskridende transportkorridorer for gods og passasjerer. Det vil sikre store eksportverdier som ellers kan tapes når EU gjennomfører sine nye

Green Deal-restriksjoner på landveis langtransport. Jernbanetransport vil, uansett driftsenergi, være utslipps- og arealgjerrig sammenlignet med andre aktuelle transportformer. Med de nye jernbanekonseptene som nå utvikles i Europa kan ferske sjømatprodukter nå kontinentet på halvparten av tiden og til halvparten av den prisen som betales for veitransport.

Jernbanebygging i nord inkluderer nasjonale prosjekter som vil knytte landet sammen gjennom et hurtig, arealgjerrig, utslippsgjerrig og miljøvennlig transportnett. Det kan skape nye anvendelser for både blått og grønt nordnorsk hydrogen. Det vil åpne porten til Nord-Norge for industri, for menneskene og utviklingen i Norge, Europa og verden ellers.

Statens vegvesen koordinerer arbeidet med «KVU for transportløsninger i Nord-Norge». Regjeringen Støres løfte i sin statsbudsjett revisjon lyder: «Nord-Norgebanen: Regjeringen skal sikre at en fullverdig konsekvensutredning for Nord-Norgebanen blir en del av grunnlaget for neste versjon av Nasjonal transportplan.» Det er bevilget 20 millioner kroner til formålet. Begge disse prosjektene antas avsluttet som-

mer 2023 og sendes ut på høring. Dette vil danne grunnlaget for revisjonen av Nasjonal transportplan 2026-2037 som vil bli behandlet av Stortinget våren 2025.

Det er i dag flertall på Stortinget for bygging av Nord-Norgebanen. «Jernbane Nord AS», med støtte fra alle som er for bygging av banen, vil være med å sette et tydelig stempel på driftsenergi, trasevalg, bygging av godsterminaler, bruer, tunneller og tilførselsveger, samt premisser for samfunnsøkonomiske beregninger sammen med berørte kommuner, fylkeskommune, næringsaktører, utdannings- /forskningsinstitusjoner og interesseorganisasjoner.

I tillegg vil «Jernbane Nord AS» bidra til at det startes utredninger for videreføring av stambanen nordover, og for nye grenseoverskridende traseer mot Finland.

De tre eierne og medlemmene av interimstyret er:

Frits N. Jensen, leder

Terje Ingemar Traavik, nestleder

Finn Nilsen, markedsansvarlig

Alstom Coradia Nordic - Nye lokaltog

Det statlige selskapet Norske Tog AS kunngjorde den 10. januar at de hadde inngått avtale med togprodusenten Alstom om kjøp av 30 nye lokaltog. Togene skal i trafikk på Østfoldbanen. Det er også avtalt en opsjon på å kunne kjøpe ytterligere 170 tog.

□ Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)



De første 30 togsettene har en kostnad på oppimot 3,8 mrd. kroner. Det gir en pris per sett på 125 millioner. Bli hele opsjonen også bestilt, i alt 200 togsett, blir prisen over 20 mrd. eller vel 100 millioner per sett. Det lønner seg å være stor kunde. Togsettene skal få en topphastighet på 160 km/t. Hvert sett vil bestå av seks vogner med en total kapasitet på 778 passasjerer – en økning på nærmere 40 % sammenlignet med togene som skal erstattes (norskbygde type 69).

Vi har tatt kontakt med Alstom Norge og adm. dir. Carl Åge Bjørgan for å få vite litt mer om Coradia Nordic.

- Gjennom 15 år har Alstom levert 250 av denne togtypen i Sverige, så Coradia er godt tilpassa et nordisk klima. Pågatåg, Västtrafik og Storstockholms Lokaltrafik er blant kundene. Togene ser litt forskjellige ut med lakk og innredning etter kundenes ønsker, men er alle av typen Coradia Nordic. Vi har også bygd opp en vedlikeholdsbase i Sverige, og har i mange år utført vedlikeholdet av pendeltogene i Stockholmsområdet. Coradia typen eller familien selges over hele verden i litt forskjellige varianter. «Nordic» er tilpassa Norden, forteller Bjørgan.

- Nordic blir bygd i Tyskland. Der har Alstom sin største fabrikk. Delene til togene kommer fra hele verden. Det vil sikkert også komme noen leveranser fra Norge, men det er det for tidlig å kunne si noe konkret om nå. Innkjøp av komponenter er ikke ferdig forhandla. Vi har kjennskap til mange gode leverandører i Norge. Alstom Norge skal samarbeide med Alstom Deutschland om denne kontrakten. Vårt norske kontor vil stå for prosjektledelsen. Vi vil ha alt arbeid med opplæring, oppfølging, support og garantier. For å håndtere dette skal vår norske organisasjon bygges opp, sier Bjørgan.

- Det vi har inngått med Norske Tog er en rammeavtale på togtype, antall, leveringstider og pris. Det skal leveres inntil 200 togsett for 1,8 mrd. eur. 200 tog tilsvarer 1200 vogner. Alle tekniske detaljer, som for eksempel trekraft, motorstørrelse og interiør er ikke avklart ennå. I tillegg til digitale modeller av toget, vil vi bygge en fullskala modell slik at Norske Tog kan få et bedre grunnlag for å bestemme materialer, farger og andre løsninger i interiøret. Nordic skal erstatte de

togene som fases ut på grunn av høy alder, hovedsakelig rundt Oslo. I opsjonen ligger det også inne muligheten for Norske Tog til å bestille batteri- eller hydrogentog. De skal kunne brukes på ikke-elektrifiserte strekninger som Raumbanen og Nordlandsbanen. Norsk jernbane har ennå ikke avgjort om det blir batterier eller hydrogen som skal avløse diesel. Alstom var først ute i veden med hydrogentog i kommersiell trafikk. Det skjedde i Tyskland. Flere land har kjøpt hydrogentoget siden. Toget har blant annet kjørt demotur på Inlandsbanen i Sverige. Vi har kjørt med hydrogen under vinterforhold i flere land. I forhold til batteridrift har hydrogen en stor fordel når det gjelder rekkevidde. Brenselceller og hydrogentanker plasseres gjerne på taket, forklarer Bjørgan.

- Nordic vil ha ca. 40 % høyere passasjerkapasitet enn dagens 69-sett. De blir utstyrt med ERTMS ombordutstyr, men vil også kunne kjøre på linjer hvor det nye signalsystemet ennå ikke er utbygd. ERTMS på prøvestrekningen Østfoldbanen østre linje ble levert av Bombardier. Nå blir det en ny versjon som skal installeres i Norge, også på prøvestrekningen. Det er Siemens som har kontrakten på det utstyret som skal installeres langs linjene. Framtidige oppgraderinger av ERTMS vil skje i softwaren i systemet, forteller Bjørgan.

- Alstom har også nylig vært igjennom en spennende samenslåing med Bombardier. Slik har vi vokst til nesten dobbel så mange ansatte globalt. I Skandinavia er vi nå 2.100 ansatte. For tida rekrutterer vi aktivt. Globalt skal vi øke bemanninga med 7.500 ansatte. Alstom er nå felles varemerke for konsernets produkter. I tillegg til tog leverer vi også infrastruktur, signal og vedlikehold. Også i Norge leverer vi til jernbanens infrastruktur, avslutter Bjørgan.



Norske Tog

Vi har stilt noen spørsmål til Norske Tog AS som prosjektleder Hans Arne Dingtorp har svart på.

Hvem tar initiativet til en slik anskaffelsesprosess?

Svar: Norske Tog (NT) får sine oppdrag og fullmakter fra Jernbanedirektoratet. I forkant av dette er det et samarbeid mellom direktoratet og NT for å utvikle en felles materiellstrategi.

Hvor mange hos NT har jobba med oppgaven, og med hvilken kompetanse?

Svar: Antallet varierer etter hvilken periode vi er inne i. På det meste har vi vært oppe i 25 personer som jobber i prosjektet. De fleste av de involverte jobber på flere prosjekter samtidig er dermed ikke inne med 100 % belastning i hele prosessen. Spesielt evalueringsfasen er arbeidskrevende og krever dedikerte ressurser i store deler av perioden.

Tidsplan og stadier fra start til avtaleinngåelse?

Svar: Konkurransen gikk ut i markedet 31.01.2020. Kontrakt ble inngått 10.01.22. Denne perioden ble forlenget i flere omganger etter forespørsel fra tilbyderne som ba om mer tid grunnet Covid-19. Første togsett skal være klar for oppstart av tester sent i 2023. Første togsett til Norge er planlagt juni 2024. Ett omfattende testprogram vil da starte i Norge. Første togsett er planlagt i trafikk mai 2025.

Har eksterne krefter og interesser vært delaktig i prosessen?

Svar: Overordnede funksjonskrav er mottatt fra Jernbanedirektoratet. Arbeidstagerorganisasjoner som NLF og NJF sammen med funksjonshemmedes organisasjoner fikk mulighet til å komme med innspill til kravspesifikasjonen. De var ikke involvert i selve evalueringen, men de vil nå bli invitert til å kunne delta under designperioden.

Hvor spesifikke er produsentene tidlig i prosessen når det gjelder togmodell?

Svar: I sine tilbud var produsentene konkrete til hvilke togtyper de tilbude. Dette er først og fremst knyttet til våre krav at vi ønsker utprøvd teknologi og tog som allerede er i operativ drift.

Foreslår produsentene én modell eller peker de på flere de mener kan være aktuelle?

Svar: Alle tilbyderne kom kun med et konsept hver som de ønsket å tilby.

I hvilken grad har NT spesifisert løsninger og mål?

Svar: Vår kravspesifikasjon er en blanding av absolutte krav og funksjonskrav. Som eksempel på absolutte krav er maks tog lengde 110 m og at togene skal kunne operere ned til -40 C.

Er alle tekniske detaljer fastsatt nå?

Svar: Hovedkonseptet er fastsatt ved en kontraktsinngåelse, men detaljer vil bli utviklet under en designperiode. Dette vil skje i et samarbeid med leverandøren hvor NT skal godkjenne alle løsninger.

Hvem var de andre leverandørene, og hvilke modeller var det de foreslo?

Svar: De andre tilbyderne var: CAF med Civity Nordic, Hitachi Rail med Masaccio Nordics og Stadler Rail med Flirt Nordic. Har NT vært på befaring og prøvekjøring hos leverandørene? Svar: NT har avholdt møter med alle aktuelle leverandører. Alle tilbydere var også invitert til en Tender Conference som ble avholdt i Oslo 25.02.2020. Hensikten med denne konferansen var å synliggjøre hovedmålene med anskaffelsen. NT hadde ikke en befaring hos leverandørene. Dette fordi dette er kjente leverandører, og befaringer har vært gjort tidligere. Spesifikke prøvekjøringer ble heller ikke gjennomført. Det kan også nevnes at alle tilbyderne måtte gjennom en pre-kvalifikasjon. De måtte blant annet levere inn relevante referanseprosjekter som var levert og i drift, og som ble vurdert av NT.

Vi har inntrykk av at det, i Europa og verden, har vært en utvikling mot mer standardisert togmateriell. Kan dere si noe om dette?

Svar: Jeg er enig i den oppfatningen. Hele bransjen har jo vært gjennom en stor utvikling de seneste 20 årene hvor mange mindre leverandører har gått konkurs eller blitt kjøpt opp av større. For å minske risiko og for å få mer pålitelige tog har det gått mot «standardiserte» serier som tilpasses til de enkelte land. Selv om det blir mer og mer standardisering er det fortsatt ulikheter mellom de forskjellige landene. Det kan være kjørespenning, sikkerhetssystemer, bredde på vognkasse (profil) og plattformhøyder. Men som sagt forsøker leverandørene å basere sine tilbud på etablerte tog plattformer.

FEM PÅ TOGET

Vi har denne gangen spurt om folk reiser mer nå enn under koronaen, og om de synes vi bør bygge Nord-Norge-banen og dobbeltspor i hele intercitytriangelet.



Nina

Hun reiser Nationaltheatret-Lillehammer. Hun kom til fots, og blir henta med bil på Lillehammer for å kjøre til Sjusjøen. Dette er ei fritidsreise hun sjelden tar. - Til daglig kombinerer jeg bil og buss for å komme på jobb. Jeg bor på Hurum hvor det ikke går noe tog og kollektivtilbudet for øvrig heller ikke er det beste, forteller hun. Hun eier også en sykkel. Jeg reiser mer nå etter at koronarestriksjonene ble oppheva. Før hadde jeg bare hjemmekontor. Jeg kjenner ikke til kostnytte for en Nord-Norge-bane. Det kan være en god ide i forhold til miljø. Prisen på prosjektet vil og være viktig for om folk vil bruke tilbudet. Når det gjelder spørsmålet om intercity svarer hun at om politikerne vil at folk skal velge kollektivt, så må de legge til rette for det, ellers tar man bilen.



Aurora

Hun reiser Nationaltheatret-Hamar. Hun har gått fra skolen, og tar buss videre på Hamar. Hun reiser nå hver hverdag. Under koronaen var det nettskole. Hun har ikke bil, men sykkel. Hun har ingen formening om vi bør bygge Nord-Norge-banen. Til spørsmålet om dobbeltspor i intercity svarer hun at om togene går oftere vil flere bruke det.



Roberto

Han reiser Nationaltheatret-Gardermoen. Han kom med T-banen. På Gardermoen skal han møte en person. Dette er ei fritidsreise som han tar omtrent hver til hver annen måned. Til daglig reiser han også kollektivt, og han eier en sykkel. Han reiser mer nå enn under koronaen. Nord-Norge-banen synes han blir for dyr, og at det ikke vil være verd det. Han har heller ingen formening om dobbeltspor i intercity.



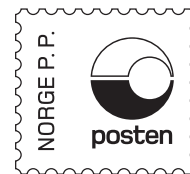
Lawrence

Han reiser fra Lillestrøm til Frogner. Han kom tidligere på dagen med tog fra Kongsvinger. Fra Frogner tar han buss hjem. Dette er ei arbeidsreise. - Jeg reiser på jobb flere andre steder også, for eksempel Sørumsand, legger han til. Han reiser like mye nå som under koronaen. Han eier en sykkel, men ikke bil. Han har ikke vært i Tromsø ennå, men støtter at det bygges jernbane dit. Dobbeltspor i intercity har han ingen mening om.



Øystein

Han skal fra Lillestrøm til Oslo. Han ble kjørt til stasjonen. I Oslo går reisa videre med T-banen. Dette er ei fritidsreise som han ikke tar ofte, men han reiser litt mer kollektivt nå enn under koronaen. Til daglig bruker han mest bil. - Nord-Norge-banen er jo et kostnadsspørsmål, sier han. Det er en kost-nyttevurdering som andre må ta. Det ville jo blitt vanvittig langt dit med tog. Dobbeltspor i intercity sier han ja til.



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



Ny jernbane- og miljøbok

- Bättre med tåg (4) och Fred med jorden

Boka er skrevet av Hans Sternlycke. Han er medlem av Svenska Järnvägsframjandet hvor han tidligere var leder. Han har også vært med og gi ut Miljömagasinet, ei uavhengig miljøavis som kommer ut en gang i uka. Dette er den 4. boka i serien «Bättre med tåg». Boka gis ut av Blå Bergen forlag, har 112 sider og er på svensk.

Dette er ei miljø/togbok som vil ha mer jernbane for å få et mer bærekraftig, energieffektivt og levelig samfunn. Han går til angrep på urettferdige konkurransevilkår for jernbanen og ensidig vegtankegang hos politikere og myndigheter.

Forfatteren skriver: - Bara tåg räcker dock inte för en bättre värld. Vi hotar jordens fruktbarhet och vår hälsa med vår tillväxttroende exploaterande livsstil: konstgödsel, kalhyggen(flåtehogst), rovfiske, ojämlikhet, strålning, gifter och skräpmat.

Boka kan bestilles på epost:
hans.sternlycke@jarnvagsframjandet.se

Prisen er 10 euro.

Bankgiro 179-9097
med Iban-nummer
SE 8950 000 000 05006 399

BIC-adresse: ESSESESS.

