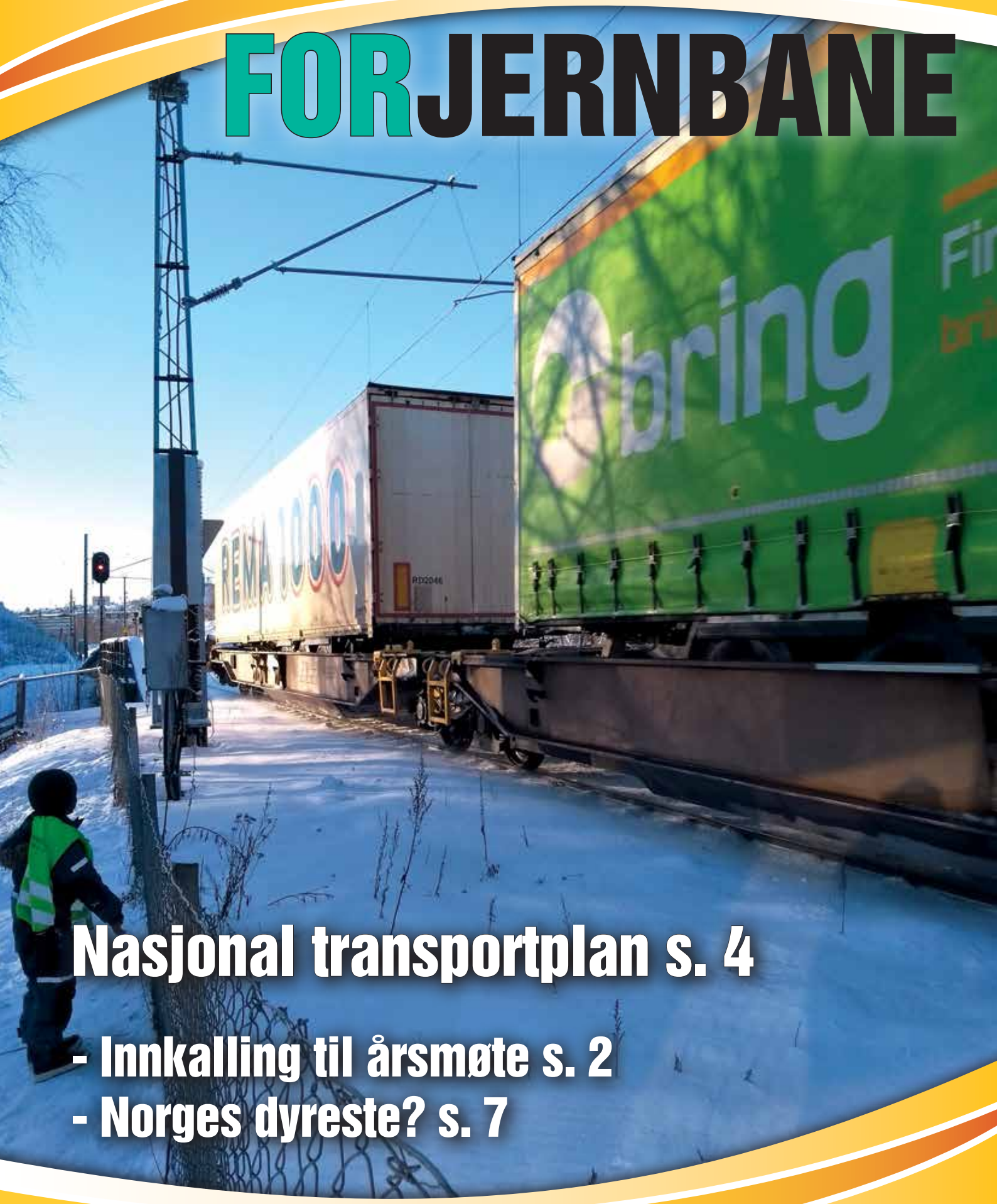
Tidsskrift utgitt av For Jernbane
42. årgang - Nr. 1 - 2023

FORJERNBANE



Nasjonal transportplan s. 4

- Innkalling til årsmøte s. 2
- Norges dyreste? s. 7

ISSN 0802-8915

FORJERNBANE
NR. 1 -2023

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: 2023 kr 300
Kontonr. 1254.20.33523
Abonnement (ikke medlem) et år, fire utgaver: kr 360. Løssalg: kr 100.

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 forfatternes egen regning.

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

FORSIDEFOTO: Godstog passerer Kjelsås stasjon. Barnet på bildet var under oppsyn.
FOTO: For Jernbane

FRIST FOR STOFF TIL NESTE UTGAVE: 15. MAI

INNHOLD

Hastesak	3
NTP	4
Stopp forfallet	7
Norges dyreste?	7
Jernbaneforum	8
Frankrike	10
Ganddal	11
Gransker	12
Grenlandsbanen	12
Gurudo stasjon	13
Avgift	14
Sverige	14
Bedre tog	15
5 på toget	15
Minnevika	16

Leder

Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

På sporet av no bedre?

Støreregjeringa framskynder nasjonal transportplan (NTP) med ett år. Formålet er å tilpasse planen lavere økonomiske rammer, og å gjøre den mer til en handlingsplan og mindre ei ønskeliste. Jeg frykter at kutt i investeringsnivået kan ramme jernbanen hardest. Vegprosjektene har sine bompenger utenom statsbudsjettet og prioriteringene der. Avinor har sine landingsavgifter, også utenom statsbudsjettet.

Jeg mener mer jernbane er et åpenbart svar på de store utfordringene landet står overfor.

Transportsektoren skal elektrifiseres. Samtidig varsles et kommende strømunderskudd. Transport bruker mye energi, men tog og bybaner bruker lite. Da burde det være opplagt å bygge mer bane og mindre parallell vei og flyplasser.

Lavt forbruk betyr også lave klimagassutslipp. Støreregjeringa vil kutte klimagasser med minst 55 % innen 2030 og netto null i 2050. Også her burde mer bane være en del av svaret.

Bane bygger opp om tettere og konsentrert arealutnyttelse. Det kan ha betydning for vern av matjord og for å oppfylle FNs naturavtale om vern av minst 30 % av land- og sjøareal. Men for å få gevinsten, må prosjektene velges med omhu og planlegges helhetlig fra landsdel til landsdel.

Sykling og gåing til og fra stasjoner og holdeplasser bidrar til økt fysisk aktivitet. Overvekt og inaktivitet koster samfunnet betydelige beløp hvert år.

Tog er en langt mindre støykilde enn biltrafikken, og ikke kilde til mikroplast.

Senterpartiet vil ta hele landet i bruk. De fleste støtter i prinsippet det. Fly er endepunktstrafikk. Tog gjør stopp underveis og knytter byer og distrikter sammen. Tog er velegna for gods. Gods på fly er ressurskrevende. Fly bruker 10 ganger så mye energi som lyntog. Energitettheten i et kilo batterier er langt lavere enn i et kilo flybensin. Batterielektriske fly av noe størrelse ligger derfor svært langt fram i tid, kanskje aldri?

Begrepet "Nullutslipp" bør problematiseres.

Råvarer til alle batteriene må brytes ut av naturen til en miljø- og energikostnad. Og hva med tilgangen og prisene på batteriene internasjonalt? Å mellomlagre strømmen i batterier og hydrogen er betydelig mindre effektivt enn å bruke den direkte på tog og bybane. Jeg vil advare mot å erstatte dagens fossilavhengighet med en like stor batteriavhengighet.

Det er mye positivt med at el erstatter fossil i veitrafikken, men Norge har en lav andel av transportarbeidet på skinner. Det gjør oss mer sårbare enn land med en mer utbygd jernbane. Jernbaneandelen bør opp, slik AP og SP også lover i Hurdalsplattformen.

Årsmøte 2023

For Jernbane kaller medlemmene inn til årsmøte mandag 15. mai kl. 17.00.

Alstom in Norway vil være vertskap for oss. Adressa er Drammensveien 165, 0277 Oslo. Lokalene ligger ca. 200 m fra Skøyen st. på sjøsida. Følg rekka av bygninger etter den gamle stasjonsbygningen.

Årsmøtet innledes med et foredrag av Alstom. Alstom er valgt som leverandør av nye lokaltogsett. Enkel bevertning. Årsmøtets avsluttes seinest kl. 21.

Forslag til behandling må være styret i hende innen 1.5: leder@jernbane.no eller For Jernbane, Pb 3455 Bjølsen, 0406 OSLO. Ønsker du å stille til valg eller har forslag til kandidater, kontakt valgkomitéen: anderz780@gmail.com.

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

Medlemskontingent 2023

Mange har betalt kontingenten, men dersom du ikke har rukket det ennå har vi stifta inn en giro i midten av bladet. Vi håper du fortsatt vil støtte vårt virke.

Moderne Nord-Norgebane: en hastesak for klimaet og landet

Vi i lokallaget til Besteforeldrenes klimaaksjon i Troms har tatt mål av oss å arbeide for Nord-Norgebanen.

Synnøve des Bouvrie (synnove.des.bouvrie@uit.no)

1) Klimaendringene stiller krav til handling i lys av de katastrofene som pågår. Vi vil aksjonere for klimahandling. I 2020 var 10 millioner barn i verden på klimaflukt, ifølge Unicef truer klimakrisen 1 milliard barn. FN, IEA og EU oppfordrer verden til å fase ut fossil transport, og å redusere energisløsing og naturødeleggelse.
2) Vi vil spre kunnskap om den mest klimariktige transportformen, høyhastighetsjernbane.
3) Vi vil advare mot overdreven teknologioptimisme som går imot jernbanebygging.

Hvorfor er moderne og rask Nord-Norgebane viktig for landsdelen og landet?

- Norge skal være klimanøytralt innen 2050. Det haster med en effektiv, klima- og miljøvennlig jernbane – med langt høyere kapasitet og mindre arealbruk enn firefelts motorveier.
- Lange avstander gjør at Nord-Norge vil rammes ekstra hardt av mangel på klimanøytral jernbane. EU vil bl.a. øke veiavgifter drastisk pga. utslipp til luft, jord, vann, støy, ulykker mm.
- Folketallet i Nord-Norge sank med 2 620 innbyggere i 2020 og 2021. Prognosene viser svak befolkningsutvikling fram mot 2050. Moderne jernbane kan bidra til å snu denne trenden.
- Høyhastighetsbaner for opp mot 300 km/t vil gi reisetider rundt 6 ½ time Oslo–Tromsø, 2:15 timer Mo i Rana–Tromsø, 2 timer Bodø–Tromsø og 1:20 timer Sortland–Tromsø, samt godstog fra Nord-Norge til Oslo på 12 – 14 timer, og på et døgn til hovedmarkedene i Europa.
- En moderne Nord-Norgebane kan redusere klimautslipp med 1 – 2 millioner tonn CO2 årlig.
- En bane med høy nok fart til å være konkurransekraftig i forhold til fly og vei gir større nytte, marked, inntekt, klimaeffekt og mulighet for realisering.

De pågående offentlige KVU-utredningene ser ikke ut til å ta opp i seg de effektene en rask høyhastighetsbane vil ha. Vi frykter derfor at de vil vise dårligere resultat for Nord-Norgebanen enn ellers mulig.

Den 13. februar arrangerte vi åpent møte i Sparebankens festsal i Tromsø for å dele viktige perspektiver om Nord-Norgebanen. Til å holde innledning hadde vi invitert Thor Bjørlo i Norsk Bane AS, og sekretær for lyntogfora i fem fylker.

Thor W. Bjørlo holdt sin presentasjon for en interessert forsamling av 42 tilhørere: BKA-medlemmer, politikere, bl.a. Tromsø-ordfører Gunnar Wilhelmsen, (pensjonerte) byråkrater, jernbaneaktivister og allment interesserte.

Etter foredraget fulgte en lang spørrerunde som virvlet opp mange spørsmål som fikk prompte svar fra Thor Bjørlo, Norsk Bane A/S, sekretær for et nettverk av lyntogfora i Norge: De arbeider for et nasjonalt nett av høyhastighetsjernbaner i et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional- og godstrafikk inkludert Nord-Norge.

Noen hovedpoeng av foredraget

(El-)jernbane reduserer klimaskadelig transport. Høyhastighetsbaner betyr en radikal reduksjon av klimagassutslipp og reisetider og vil eliminere avstandsulempene i Nord-Norge. Statistikker viser at en bane på 270-300 km/t med varierende stoppemønster og frekvens vil flytte opptil 80 % av flypassasjerer fra fly til bane (i 2019 4,7 mill. flyreisende til/fra/i Nord-Norge). Nøkkelordet "flerbrukskonsept" betyr at en kan kombinere langdistanse- med regionaltog: reisetid: Oslo-Tromsø 6:30 t., Tromsø-Mo i Rana 2:15 t. Sortland-Tromsø 1:20 t.

Når samme tog kan utføre persontransporten 3 ganger på samme dag, reduserer det kostnaden. En høyhastighetstrasé i lav stigning og moderat kurvatur tillater godstransport til å øke farten, 120-140 km/t. Ett enkelt tog kan fjerne fra 30 til opptil 70 vogntog fra veiene. Årlig passerer flere enn 160.000 vogntog +12,5 m Narvik sentrum. Tog vil redusere frakttiden og kostnadene dramatisk. Forestillingen om at lange banestrekninger blir ulønnsomme er feil: langdistansebanene (Bergensbanen og Dovrebanen) har gått med overskudd selv i tradisjonelt konsept. Staten subsidierte kortbanetog i 2019 med 3 milliard kr., og 70 % av dette gikk til Østlandsområdet.

Konklusjonen er at en høyhastighetsbane i flerbrukskonsept vil bli så lønnsom at den vil kunne dekke drift og vedlikehold men også investeringen, innen få tiår. Nyere beregninger anslår km-pris for høyhastighetsbane bygd ellers i Europa omkring 250 mill. kr/km (mot Østfoldbanen 1,5-2 mrd kr/km).

Bjørlo advarer mot overoptimisme for såkalt utslippsfri transport: vogntog som går på batteri reduserer lastekapasiteten betraktelig. Batterier krever sjeldne metaller og mineraler som det er knapphet på.

BKA har også hatt innlegg på Nordnorsk debatt 8.2: En hastesak for klimaet og landet. Deltatt i Morrasendinga i NRK Troms 13.2 kl 8.10, og på Teamsmøte i Arktisk Jernbaneforum 17.2

Nasjonal transportplan 2024-2036

Gjeldende plan går fra 2022-2033. Praksis har vært å revidere den hvert 4. år. Regjeringa fremskynder nå prosessen med et år. Viktigste føring er at regjeringa varsler mindre økonomiske rammer til samferdsel.

Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

For Jernbane deltok i oktober på et digitalt innspillsmøte med transportetatene. Etter møtet sendte vi en skriftlig oppsummering av våre synspunkter. Nummer og kapitteloverskrifter er henta fra transportetatenes dokument:

For Jernbane ser med bekymring på det voksende vedlikeholdsetterslepet på jernbanen. Bane NOR anslår et fornyelse- og vedlikeholdsbehov på over 100 mrd. de kommende 12 åra. Det er bare for å opprettholde funksjonaliteten i det jernbanenettet vi har.

For Jernbane er likevel ikke enig i at vedlikehold skal prioriteres på bekostning av nybygging. Vi mener jernbane skal prioriteres framfor økt luft- og vegtrafikk. Vel 92 % av Norges jernbanenett i ordinær trafikk har enkeltspor. Det meste følger 1. generasjons traséer, planlagt før 1960. Norske fjerntog har en av Europas laveste gjennomsnittshastigheter, se NRK-artikkel fra 2017. Jernbanedirektoratets årlige statistikk viser at det er få strekninger hvor tog er raskere enn bil og jernbanen kortere enn parallell veg. Flyet har for lengst utkonkurrert fjerntogene.

Vi er enig i målsettinga i Hurdalsplattformen om å øke jernbanens andel av transportarbeidet. Skal det skje må både vedlikeholdet økes og jernbanen bygges ut til en konkurransedyktig standard.

4.1 Fremskrivinger av transportetterspørsel - referansebane

For Jernbane mener nullvekstmålet for personbiltrafikken i storbyområdene må opprettholdes og legges til grunn for utredninger, planer og anbefalinger.
For Jernbane mener beregningene som skal gjennomføres ikke bare bør legge en videreføring av dagens trender til grunn. Vi mener det bør utarbeides mist ett senario med en offensiv satsing på et nytt nasjonalt jernbanenett knyttet opp mot lokalt kollektivtilbud og tilrettelegging for gange og sykkel, samt funksjonelle og kapasitetssterke godsterminaler.

5. Analysegrunnlag – data, metoder og forutsetninger for samfunnsøkonomiske analyser og virkninger

Etablerte trafikkmodeller har en tendens til å favorisere bil framfor tog og kollektiv. Bilen har en uendelig frekvens og flatedekning, for den som har tilgang på en. På den annen side har helhetlig satsing på skinnegående transport vist en langt sterkere trafikkutvikling enn modeller har forutsett. I Norge er satsinga på lokaltogtilbudet på Jærbanen fra 1991 et godt eksempel, se artikkel i Jernbaneverkets Kjøreveien 2003 nr. 2. Det er i tillegg mange eksempler å finne fra Europa på stor trafikkutvikling med offensiv togsatsing. Når det gjelder høgfartsbaner bør man legge faktiske tall for markedsandeler fra land som har slike til grunn. Alternative trafikkmodeller, som svenske Samvips, bør også kunne brukes på større kollektivsatsinger.

7. Kartlegging av utfordringer

Vi mener en moderne utbygd jernbane er egnet til å knytte landet sammen på en bærekraftig måte. Vi vil peke på at en flerbruks, høgfartsjernbane vil kunne erstatte fly på tunge ruter innenlands og mye langveis vegtrafikk. Toget gir også et tilbud til regionene mellom de store byene, mens fly er endepunktstrafikk. Vi etterlyser også en nasjonal plan for nye jernbanetraséer, slik at delprosjekter kan passes inn i en større helhet.

8.1 Klima og miljø, Samferdselssektoren har et selvstendig miljøansvar

Batterielektriske biler ikke utslippsfrie i et globalt perspektiv. På grunn av batteriene fører produksjonen til høyere utslipp enn for fossilbil. Det tar noen år og kjørte km før elbilen er klimanøytral. Det nasjonale klimaregnskapet bør suppleres med et mer globalt perspektiv.
Vi mener jernbanens potensiale for klimakasskutt og inntekter ligger i overført flytrafikk fra de tunge rutene, langveis gods og lengre bilturer. Vi antar at et betydelig økt nasjonalt togtilbud vil koples opp mot et styrket tilbud av lokale busser og bybaner slik at flere kan reise kollektivt, så nær dør-til-dør som mulig.

8.1.4 Tilpasse lufthavnene til fremtidige null- og lavutslippsfly

I dag er energitettheten på batteriene altfor lav og vekta altfor høy til at de kan brukes i luftfart av noe omfang. Vi er enig i at det skal forskes på batteriteknologien, men politikken bør ikke baseres på at batterier i nær framtid vil erstatte fossilt drivstoff i luftfarten. Jernbane og høgfartsbane er kjent teknologi.

8.2 Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

Norge har en lav andel transportarbeid på jernbane sammenliknet med våre naboland og snittet i Europa. Vi mener det gjør Norge mer sårbart at vi legger så stor vekt på veg- og lufttransport. Vi mener derfor det er strategisk viktig å øke jernbaneandelen.

Når mye av transportpolitikken baserer seg på litium-ion-batteriene, mener For Jernbane det er naturlig at en ny transportplan også tar for seg tilgangen og priser på råvarer og batterier. Hvordan forventes etterspørselen å utvikle seg? Finnes det nok råvarer til å gjøre hele verdens bilpark

batterielektrisk? Hvem og hvilke nasjoner kontrollerer råvarene? Hvor mye energi forbruker batteriene i et livsløpsperspektiv: utvinning, produksjon, gjenvinning og deponi? Se også britisk rapport (Natural history museum) fra 2019 som tar for seg disse spørsmålene.

Under samfunnssikkerhet bør også energieffektivitet drøftes. Dette er sentralt når "alt" skal elektrifiseres". Tog og bybaner kan drives direkte og effektivt på strøm. Det er også et betydelig energitap når strømmen mellomlagres i batterier eller hydrogen. Lave temperaturer påvirker også effekten av batteriene betydelig.

Elbilene blir større og tyngre på grunn av alle batteriene. Bensinbil til høyre.

8.3 Transportsikkerhet

Jernbane og kollektivtrafikk har høy trafikksikkerhet. For Jernbane foreslår å utrede en tilleggsstrategi for trafikksikkerhet som går ut på å øke andelen av transportarbeidet på jernbane/kollektiv.

8.4 Godstransport, eksport og industri

Vi mener målsettingen om overføring av gods fra veg til bane og sjø bør opprettholdes. Norge har lange avstander innenlands og til våre handelspartnere i Europa. Det bør utredes hva vi kan oppnå med nye kapasitetssterke flerbruksbaner for høy fart.

8.6 Bompenger

For Jernbane har inntrykk av at muligheten for bompengefinansiering er en viktig årsak til at bygging av ny europa- og riksveg ligger langt foran jernbanen. Med bompenger går en stor del av investeringen utenom statsbudsjettet og avveiinger og prioriteringer der. Vi oppfordrer til å utrede andre finansieringsmodeller, for eksempel en som er lik for jernbane og riks/europaveg. Vi spør om det kunne ført til en mer balansert prioritering/utbygging?

8.7 Teknologi

Fokuset er stort på utvikling av ny teknologi, og da spesielt innen veg- og luftfart. Vi vil peke på at jernbane og bybaner har vært elektromobilitet i mer enn 140 år, og at det fortsatt skjer en utvikling. Bla. gikk energitapsprosenten i jernbanens KL-anlegg ned fra over 18 % i 2011 til nærmere 12 % i 2016, se Bane NORs kraftsystemutredning s. 80. Se også ATOC analyse av CO2 utslipp og energieffektivitet for høgfartstog 2009. Etatene bør også se på hva som kan oppnås med en høyere prioritering av eksisterende lav- og nullutspillsteknologi, som skinnegående transport.

8.8 TEN-T kjernenettverk i Norge

Norsk jernbane følger som kjent i høy grad gamle traséer. De fire banene over grensa til Sverige og Europa er intet unntak. Vi foreslår at transportetatene ser på hva som kan oppnås med en større utbygging, ikke bare oppfylle minstekrav eller søke unntak fra TEN-T (Trans European Network-Transport)-standardene.

Fysisk aktivitet

Vi foreslår at transportsystemets påvirkning på grad av fysisk aktivitet utredes. Fysisk inaktivitet er en betydelig helseutfordring også globalt. Det bør være relevant å se på i hvilken grad transportsystemet bidrar til og motvirker fysisk aktivitet. I hvert fall bør eksisterende forskning på dette finnes fram. I praksis kombineres kollektivreiser ofte med gange og sykling til og fra holdeplasser og stasjoner, en ufrivillig men antakelig verdifull form for daglig fysisk aktivitet.

Innspillsmøte 13. februar

Som neste trinn inviterte Samferdselsdepartementet og Kyst- og fiskeridepartementet til innspillsmøte på LO-huset i Oslo. Fiskeriminister Skjæran sa at maritime næringer er de største i Norge og pekte på at Hurdalsplattformen har et mål om økt godsvolum på båt. At Hurdalsplattformen også har en målsetting om økt transportarbeid med tog ble så vidt For Jernbane fikk med seg ikke nevnt. Samferdselsminister Nygård snakket om vedlikehold og å utnytte eksisterende transportsystem bedre.

Han sa videre at timeplanen framover er at transportetatene legger fram sine forslag til transportprioriteringer den 31. mars. Så er disse forslagene på høring fram til sommeren. Til våren 2024 vil regjeringa ha klart sitt forslag for Stortinget, som de debatterer og vedtar. Stortinget vil da også arrangere en høring om regjeringas forslag.

51 organisasjoner og virksomheter deltok på møtet, og fikk holde innlegg på inntil 3 minutter hver.

For Jernbanes innlegg

For Jernbane er en landsdekkende, frivillig organisasjon. Vi virker for at jernbanen skal utføre en vesentlig større andel av transportarbeidet i Norge og mellom Norge, Norden og Europa, av hensyn til miljø og helse.

Hurdalsplattformen har en tilsvarende målsetting. Den lover også en offensiv jernbanepolitikk. Så langt kan etterlevelsen minne mer om Solbergregjeringa. Vedlikeholdsetterslepet fortsetter å vokse. AP og SP står på for motorveg gjennom Lågendeltaet, men måtte presses av SV for penger til Arna-Stanghelle, et fellesprosjekt som løfter togtilbudet mer enn vegtrafikken. I Drangsdalen skal togene fortsatt kjøre i 20 og 40 på rasfarlig linje, og samtidig konkurrere med ny E39.

Idyllisk, men norsk jernbane kan ikke leve på nostalgi aleine

På vinterbildet er det ikke noe å si på idyllen, men norsk jernbane kan ikke leve på nostalgi aleine. Realiteten er 92 % enkeltspor på gamle traséer. Jernbane er kostbart, men skal enhetsprisen ned må volumet opp. Det er potensiale for inntekter, energisparing, klimakutt og distriktsutvikling i å overføre fly og lengre vegtransporter til jernbane.

En del mener kanskje det bare er å bygge motorveg siden vi har fått elbilene. Det er mange fordeler med å bytte bensin med strøm, men nullutslipp er det bare i et norsk regnskap ikke klodens ene. Batteriene trenger råvarer. Det er knappe ressurser som må brytes ut av naturen. Massebilismen er et ektefødt barn av fossilalderen. Hvem kan være sikker på at den lar seg videreføre når hele verdens bilpark skal bli batterielektrisk?

Jernbane og bybane har vært nullutslipp i over 100 år, og kan driftes effektivt på strøm uten å mellomlagre energien med påfølgende tap.

Forsinkelser i Oslotunnelen

På bildet fra Nationaltheatret viser infotavla gule tall. Det varsler forsinkelser og innstillinger. Viktigste årsak er gammal og nedslitt infrastruktur. Norsk jernbanes vedlikeholdsetterslep vokser år for år. Det gjør det ikke lenger på riksveg. Bane NOR har beregna et behov for fornyelse og vedlikehold på over 100 mrd. de kommende 12 åra for at funksjonaliteten på eksisterende jernbanenett skal opprettholdes. Det er bare å brette opp ermene! Vi råder til å bevilge en ekstra vedlikeholdsmilliard allerede fra revidert nasjonalbudsjett.

Andre organisasjoner

Her er noen synspunktene fra de andre deltakerne på innspillsmøtet 13.2 som berører jernbane:

Cicero sa at klimamålene må nås med eksisterende teknologi, uten å nevne noen transportform.

Naturvernforbundet sa at direkte elektrisk drift er mest effektivt.

SINTEF snakka om å bruke teknologi for å redusere transportbehovet og for å utnytte eksisterende kapasitet bedre.

ITS Norge nevnte at Norge deltar i prosjektene Europes Rail og MODI-selvkjørende lastebiler Rotterdam-Moss/Oslo.

Kollektivtrafikkforeningen sa at de tror kollektivandelen nå ligger på 90 % av 2019-nivået. Mange kjøpte seg elbil under covid og biltrafikken økte. Anbud på kjøring av buss/bybane bør samordnes bedre nasjonalt.

NHO transport sa at TEN-T (Trans european network-transport)-korridorene må sikres.

LO sa at transportplanen må bli mer forpliktende, at det er for mange veieiere og at jernbanen er for oppsplitta, vi må ta vare på eksisterende jernbane, behøver ikke bygge mye nytt, prosjektene må ikke bli for store for norske entreprenører, de som jobber i transport skal ha gode vilkår.

NHO forventer økt transportetterspørsel, verdien av varene som blir transportert kommer ikke godt nok fram i samfunnsøkonomiske regnskap.

Norskog beklaget at det har vært en sterk økning i prisene på jernbanetransport. Det gjennomføres mange jernbaneutredninger, men lite blir gjennomført. De etterlyste tilsving på banen ved Kongsvinger og viste til at deres tømmerterminal på Hauerseter sparer vegene for mange tømmerbiler.

Treindustrien sa at de gjerne vil bruke jernbane og at gods må få høyere prioritet.

Norsk Bane og Lyntogforum pekte på sine forslag til landsomfattende høgfartsbaner og at de ville bli lønnsomme både økonomisk og klimamessig.

Norsk jernbaneforbund ville prioritere vedlikehold og mente det ikke var nødvendig med dobbeltspor overalt.
Lokomotivmannsforbundet sa dagens NTP ikke bidrar til miljømål og at jernbanen bør få en større plass og prioriteres framfor parallell infrastruktur.
NHO-transport sa at ikke all persontransport kan eller bør skje med bil.
Norsk industri sa at mulighetene for å flytte transport over fra veg til sjø og bane er små og at vegene må bygges ut.
Norsk sjømannsforbund og Sjømat Norge sa at godsoverføringsmålet må bestå og følges bedre opp.
Kunnskapsbyen Lillestrøm etterlyste investeringer i Kongsvingerbanen og T-bane til A-hus, landets største sjukehus med store trafikkutfordringer.
Bergen næringsråd understreket at alle vil ha fellesprosjektet Arna-Stanghelle-(Voss).
ACE GREEN pekte på at godstransportene på Nordlandsbanen har dobla seg og at jernbanen Oslo-Bodø er overbelasta.
Funksjonshemmedes organisasjoner krevde økt universell tilgjengelighet i kollektivtrafikken.

Forfallet må stoppes

Punktligheten for norske tog utviklet seg negativt i 2022 med en nedgang på 2,5 prosentpoeng for persontog. For godstog var fallet ca. 4,7 prosentpoeng. Punktlighet betyr at toget er i rute til endestasjonen med en liten tilleggsmargin. Punktligheten var nokså stabil 2012-2017. I 2018 ble det klart dårligere. I 2019 og 2020 ble det bedre. Det er grunn til å tro at det også hang sammen med betydelig færre passasjerer under pandemien. I 2021 og 2022 har punktligheten falt betydelig. Antall innstilte avganger er også for høyt.

For Jernbane har tidligere sendt dette i en litt lenger utgave som debattinnlegg til media.

En viktig forutsetning for at togene skal følger ruta er at jernbanenettet er i god stand. Jernbanen består av slitesterke deler, men de varer ikke evig. Signal, strøm, spor og underbygning må også fornyes. Bane NOR har i sin rapport Infrastatus 2021 beregnet et fornyelsesbehov på over 100 mrd. de kommende 12 årene for at norsk jernbane skal opprettholde sin funksjonsevne.

Vedlikeholdsetterslepet har lenge vokst med mer enn en milliard i året. Med sitt forslag til gjeldende transportplan ville Solbergregjeringen la etterslepet fortsette å vokse til nye dobbeltspor i indre intercity stort sett var ferdig. Hurdalsplattformen til AP og SP lover derimot både en offensiv jernbanepolitikk, at jernbanen skal ta en større andel av trafikken, og en plan for innhenting av vedlikeholdsetterslepet.

Støre og Vedum lot vedlikeholdsetterslepet vokse videre i samme takt i 2023. På riksveg henter regjeringa inn etterslep på ca. 400 mill. Det er bra for riksveg men en uholdbar forskjellsbehandling, og bidrar ikke til å oppfylle Hurdalsplattformen.

For Jernbane oppfordrer regjeringen og Stortinget til snarest å stanse veksten i forfallet på norsk jernbane. Det vil kreve en økning til fornyelse i revidert nasjonalbudsjett på 1,2 mrd. Vi kan ikke skjønne at det skal hjelpe verken norsk økonomi eller Ukraina at norsk jernbane blir mer og mer upålitelig?

Om forfallet skal fortsette å vokse vil vi til slutt enten stå overfor spørsmålet om å legge ned det nasjonale jernbanenettet, eller voldsomt omfattende stengninger med buss/trailer for tog for å komme til og få gjort de nødvendige fornyelsesarbeidene.

Norges dyreste?

«Norges dyreste samferdselsprosjekt» og «Norges dyreste minutter» skriver Aftenposten ved åpningen av Follobanen. Dette er basert på tvilsomme regnestykker – enten en regner absolutte kostnader, kostnader pr. minutt eller meterpris.

Pål Jensen (paalhjensen@gmail.com)

36,8 milliarder er naturligvis mye penger for en jernbanestrekning på 22 km, selv om beløpet også omfatter utvidelse av Ski stasjon, Kongshavntunnelen, nye spor på Oslo S m.m. Men Norges dyreste?

I 2020 ble ny E18-motorvei i Vestkorridoren (Lysaker–Asker) beregnet å koste langt over 40 milliarder, og kostnadene har en tendens til å øke underveis. Riktignok er bare parsellen Lysaker–Ramstadsletta vedtatt og under utbygging. Etter planen skal den være fullført i 2029, etter åtte års anleggstid. Den er foreløpig beregnet til 18,1 milliarder for 4,4 km. Selv om den går som et åpent sår i dagen en stor del av strekningen, blir meterprisen 2,5 ganger høyere enn Follobanen.

Også Hardangerbroen (3266 mill. 2018-kr, 1380 m) hadde en høyere meterpris enn Follobanen, og den overgikk også selve Blixtunnelen i så måte.

I 2019 ble kostnadene ved fergeløs E39-prosjektet anslått til 300–400 milliarder. Det såkalte Hordfast alene blir dyrere enn Follobanen, selv om en har kommet ned i 37,7 mrd. ved å forutsette en smalere motorvei enn foreslått fra Statens vegvesen. I 2019 år ble byggekostnaden for Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 beregnet til 33,9 mrd., som omregnet til dagens kroneverdi nok vil overstige Follobanens kostnader.

Follobanen er heller ikke enestående dyr regnet i kostnader pr. minutt spart reisetid. Den gjør at vi sparer 11 minutter på togturen mellom Oslo og Ski, og mellom Oslo og stasjonene sør og øst for Ski (Ås, Moss, Askim osv.). En rekke store veiprosjekter og trafikkmaskiner i byene har knapt nok ført til spart tid – i stedet har de lokket flere til å bruke bil ved å øke bilkapasiteten, slik at flere biler blir stående i kø. Ofte blir derfor tidsbesparelsen null. Og divisjon med null er som kjent meningsløs.

(det hører kanskje også med til historien at Aftenposten ikke hadde plass til kommentaren, red. anm.)

Jernbaneforum 2023

Kongressalen i LO-huset på Youngstorget i Oslo var fullsatt til årets jernbaneforum. Dette var også det 20. forumet i rekka. Engasjementet var stort, men innafor gitte rammer. Her følger et utdrag av hva som ble sagt fra podiet.

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

Innledningsvis ble likevel rammene utfordra av innleder Oda Sofie Pettersen (MDG), folkevalgt til Agder fylkesting. - Jeg har hørt om jernbaneplaner i mange år, men det blir bare motorveg. Hun sa folk heller vil ha bane.

Samferdselsdepartementet, Cecilie Knibe Kroglund: det skjer tross alt en del på jernbanen; Follobanen friskmeldt, nytt dobbeltspor Eidsvoll st. - Langset åpner i høst, persontogtrafikken på Østlandet er tildelt Vy, i fjor var det 60 mill. reiser på norske tog (80 mill. før pandemien) men det tar seg opp, godstrafikken har vist en jevn vekst noen år. Regjeringa framskynder transportplanen (NTP) for å gjøre den mer realistisk, trolig starter vi ikke opp så mange nye prosjekter, vi skal nå våre klimamål. Tross alt går 30 av 80 årlige samferdselsmilliarder til jernbane. Jernbanedirektoratet, Knut Sletta: På noen strekninger er persontrafikken på førkoronanivå. Kundetilfredsheten er rimelig stabil (ca. 80 %), og god (alt over 70 %). Han viste til flere avganger i persontrafikken og økt kapasitet for gods, godsterminalen i Narvik (Fagernes) er i drift etter ombygging. Det gjør det mulig å kjøre 740 m lange godstog over Ofotbanen/Malmbanan. Punktligheten har falt. I 2021 var det 29.800 forsinkelsestimer, i 22 var det 40.207. Årsaker kan være økt trafikk, økt fornyelsesbehov. Andre utfordringer er klima, naturinngrep, energi, mindre penger, økte priser, sikkerhetsbehov, økt transportbehov. Digitalisering gir økte muligheter; info til kundene må bli bedre på tvers av ulike digitale plattformer, det samme gjelder billettsalg, sensorer montert på infrastrukturen overvåker tilstanden og avdekker feil, nytt togradiosystem, utvikling av alternativer til dieseldrift og videreutvikling av det nye signalsystemet ERTMS. Norsk jernbane er medlem av "Europes rail" et brukerverktøy for bedre utnytelse av kapasiteten på jernbanen. På spørsmål om grensekryssende baner svarte Sletta at direktoratet jobber bredt sammen med Trafikverket i Sverige.

Bane NOR, Sverre Kjenne: Norge trenger mer fornybar energi, vi må bygge rundt knutepunktene og viste eksempler fra Jessheim, Hamar og Askim. Ruteplanen og infrastrukturen må stemme bedre overens. Kjørestrømanlegget er flere steder av 1. generasjon fra 1950-70 og modent for utskifting. ERTMS betyr 40 % færre objekter ute i sporet, gir mulighet for automatisk togframføring, langt fram i tid også flytende blokkstrekninger. ERTMS ligger bak skjema primært på grunn av begrensa kapasitet for å montere utstyr i togsettene. Det jobbes mye med sikkerheten på ERTMS. Nye tog med tilbakemating av bremse- og rulleenergi kan føre 25 % av energien tilbake til kjøreledningen. Rikstunnelen (ny Oslotunnel) er et gigaprosjekt som skal utredes nå. På spørsmål svarte han at prosjektet to tog i timen på Trønderbanen blir veid mot andre prosjekter i Trøndelag i forhold til nytten.

Noen synspunkter fra politisk paneldebatt: Må bruke pengene bedre, trenger også innfartsparkering for bil, vedlikeholdet må opp, Flytoget bør åpnes for alle nå, det mangler et nordisk jernbaneperspektiv. DK knytter sitt nett til SE og DE, høgfart ville vært lønnsomt. Hamar-Trondheim må utredes nå, må tenke langt og kort samtidig, trenger både bane og veg, vi må prioritere bane framfor motorveg, organiseringa må bli enklere og slankere, miljøstøtteordninga for gods må bli 5-årig.

Forsvarets operative hovedkvarter, Håkon Warø: Fronten holdes opp av bakenforliggende logistikk, her inngår jernbanen. Utstyr, materiell og personell må fram, ellers ingen stridsevne. Transportetatene inngår i Forsvarets planlegging og øvelser. Forsvaret forholder seg til Bane NOR og har gode erfaringer med det. I 2002 var jeg med og flytta militært materiell fra Rena til Ukraina, det gikk smertefritt. Med SE og SF i NATO vil øst-vest-aksen bli viktigere. Norge kan bli transitland for materiell som kommer sjøveien og skal østover. Etter øvelse i Nord-Norge skal vi bruke tog for å flytte materiell til ny øvelse i Sør-Sverige. Å kunne bruke tog reduserer slitasjen på materiellet, mye av det kan heller ikke kjøres på vei. Beredskap er alt vi gjør som det forhåpentligvis ikke blir bruk for.

Samferdselsdepartementet, Tove Kristin Flølo: Korona viste at tog var viktig for å få fram kritisk personell. Jernbanen svært viktig i Ukraina nå. Jordbruksprodukter som før gikk med båt sendes nå med tog. Norge vil likevel kunne opprettholde grunnleggende sikkerhet uten jernbanen.

ASKO, Jon Strand: Har mål om 0-utslipp fra vår drift i 2026. Alt som kan gå med el skal gå med el. Vi har 100 el-laste- og varebiler og to ferger. Vår bruk av tog erstatter 25.000 lastebilturer i året. Om Nordlandsbanen ikke bygges ut vil det bety at veksten må tas på veg med ca. 8000 nye lastebilturer årlig.

Sjømat Norge, Trond Davidsen: Vi er en NHO-forening med 900 medlemmer. Mye går, og mér kan gå med tog. Volumet kan 4-dobles. 1,3 av 3 mill. tonn/år kan potensielt gå med tog om kapasiteten hadde vært der. I år et det et 30-årsjubileum for ARE-toget (Godstog i fast rute Narvik-Alnabru). - ARE ble et tidsskille! 200.000 tonn årlig går med ARE, og 100.000 tonn med Nordlandsbanen. For våre medlemmer på Vestlandet er Bergensbanen viktig. Tog er trafikksikkerhet og lavere klimagassutslipp. Etterlyser mer fleksibilitet, sjømat er sesongprega. På Ofotbanen har det vært noen forsinkelser, Nordlandsbanen er mer forutsigbar. Det kommer strengere EU-krav til utslipp - det er en utfordring at sjømaten går videre til Europa med lastebil fra Alnabru. Nordlandsbanen må bygges ut, det er også trangt på Dovrebanen.

ACE Green, Reidar Ryssdal og Ann Kristin Torgersen: Dette er et samarbeid med ni partnere for en transportkorridor mellom Tromsø og kontinentet basert på båt og tog. Miljøstøtteordninga for godstog som ble innført i 2018 har vært viktig. Antall godstog på Nordlandsbanen er økt fra 2 til 4 mellom 2019 og 2022. Det er 250.000 tonn varer ført fra veg til bane og 20.000 tonn co2 spart per år. Samfunnsøkonomisk nytte tilsvarer 2,5 mrd. Suksessen har skapt overbelastning på banen Bodø-Oslo. Vi må og se på baner utenom Oslo for gods som skal fra Nord og til/fra Sørskandinavia/Kontinentet.

Jernbaneforum 2023

CargoNet, Ingvild Storås: Skal godsmålene nås trengs også handling. Vi erstatter 1310 lastebiltransporter hver dag. Toggods har vokst, men er likevel "bare" tilbake på samme nivå som i 2009. Næringslivet vil ha oss, pris og pålitelighet er viktig, vi har dårlig lønnsomhet i dag, markedet må være sikker på at godstoget finnes også neste år og 10-år, Sverige har en 5-årig støtteordning som er 5 ganger så stor, vi trenger en forutsigbarhet for å kunne investere i materiell og personell, det bygges mye ny veg og lastebiltransport er for billig, vi får ingen kompensasjon om det blir stopp på sporet, vi ønsker mer sporkapasitet og utbygging av terminalene, jernbanens eiendommer må forbeholdes jernbaneinfrastruktur (og ikke bolig/kontor/forretning) red.anm. Ønsker bedre prioritet på sporet spesielt utenom rush.

Bane NOR, Oskar Stenström: Jernbanen står for 0,1 % av klimagassutslippene og 0,4 % av energibehovet. Tog er 8 ganger mer energieffektivt en lastebil, norske industriambisjoner trenger jernbanen, noen bestilte ruteleier blir ikke benytta - det ligger et potensiale i å kunne utnytte disse, planlagte investeringer i sporet vil øke kapasiteten med 10 %, noe av grunnen til at godsstrategien ikke er fulgt opp er kostnadsøkninger og planer som viste seg å ikke være helt klare likevel, vi trenger en storsatsing.

Synspunkter fra panel: Bane NOR dimensjonerer for 650 m godstog, godsterminalene må også dimensjoneres for dette, behov for avlastningsterminaler rundt Alnabru, ulike godstog kan ha ulike krav, all togtrafikk trenger god punktlighet for å sikre jernbanens rennomé.

Bane NOR, Grensekryssing: Vestre Linje, Ofotbanen og Kongsvingerbanen er de norske banene som er del av TEN-T (transeuropeisk nettverk). EU jobber med nye krav til slike linjer. Det vil sannsynligvis bli stilt krav til hastighetsdimensjonering (100/160 km/t), mulighet for å kjøre tog på 740 meter, lasteprofiler, grensekryssingsprosedyrer og ERTMS. Krav om å kunne kjøre et 740-tog hver 3. time på enkeltspor, det vil sannsynligvis bli minstekrav til 160 km/t - her blir det mindre rom for unntak. Bare 25 % av Vestre Linje og 0 % av Kongsvingerbanen vil tilfredsstille fartskravet, I Danmark vil TEN-T utvides med Jyllandkorridoren, den peker mot Norge og Sør/Vestlandet, det er varsla nye EU-forslag 21/6 i Greening Transport package.

SCAN-MED
Dette er en av EUs 11 prioriterte godskorridorer. Skanmed er Palermo-Narvik. Dette er den lengste korridoren med 7527 km. Korridorene tilbyr ruter for tog gjennom Europa. Alle korridorene kommuniserer på tvers, vi har også ansvar for terminaltider, vi kommuniserer mellom infrastrukturforvaltere-togselskap-kunder, vi har ingen språkbarrierer, vi opplever stor økning, det er plass til flere togruter, Skanmed er mye to-delt; Narvik-Sørskandinavia/Nordtyskland og Sørskandinavia/Nordtyskland-Palermo, Kongsvingerbanen regnes nå med til Skanmed.

NYE NYGÅRDSTANGEN, Bane NOR: Ombygginga av Bergen godsterminal fullføres i mai, kapasiteten mer enn dobles, den kan driftes helt utslippsfritt, den har battertrucker, vi har utvikla en ladekontainer for hurtiglading, elektriske skiftelok, trekklokomotivene skal også kunne brukes til skifting på terminalen, solceller og fjernvarme, grønne lunger, lagt til rette for sykkel.

Naturvernforbundet, Pernille Hansen: Jobba for at Nygårdstangen ikke skulle flyttes til Arna, noe som ville medført mer lastebiltrafikk. Bygger vi for vekst, eller får vi den veksten vi bygger for? FN-avtalene for vern av natur vil være viktige og førende for hva som kan tillates av nye inngrep.

It`s tomorrow, tog samler, bil sprer: Ca 500.000 arbeidsplasser i Oslo, hvorav 200.000 i indre by. 150.000 mennesker passerer Oslo S/Jernbanetorget hver dag. Atlanta og Barcelona har begge ca 5,3 mill. innbyggere. Atlanta er bilbasert og legger beslag på 4.280 km2 mens Barcelona er kollektivbasert og strekker seg bare over 162 km2. CO2-utslippet per innbygger per år er da også hhv. 7,5 tonn og 0,7 tonn.

Nordre Follo, ordfører: Har 62.245 innbyggere ved årsskiftet. Landets 5. største kommune. Har regulert for fortetting rundt ny stasjon og øvrige knutepunkter. 697 boliger ble ferdigstilt i 2022. Vil og det skal være godt å leve i kommunen, ikke bare bo. Forutsigbare planer er viktig. Vil unngå å ta matjord og skog og heller fortette. Planlegger for mindre bilbruk. Vi får ny videregående skole i Ski. Det bør også ses på mulighetene for grensekryssende jernbane med utgangspunkt i Ski.

Jan Trenner, NTNU: Har sett på norske klimagassutslipp fra luftfarten i sin masteroppgave. Fly står for 5 % av utslippene i Norge, mens luftfartens andel i snitt for alle land er 2 %. Luftfart medfører også lokal luftforurensing. I 2019 slapp flyene ut 5,8 mill. tonn CO2. Fordelt på strekninger kom 11 % fra Gardermoen-Værnes og 9 % fra hhv. Gardermoen-Sola/Flesland. De fem mest trafikkerte rutene stod for 48 % av flyenes utslipp.

Jernbanedirektoratet, Øyvind Hauge Støle: Det er for mange driftsavvik og for dårlig oppfølging av disse. Det samarbeides i norsk jernbanesektor for å hindre og forebygge forsinkelser og innstillinger. Vi skal vurdere innretningen og omfanget av sommerstengningene av jernbanen. 14. september var det driftsstans på Oslo S. Det førte til 200 forsinkelsestimer for togene. 123.000 kunder ble berørt. Samfunnskostnaden var 9,5 mill. kr.

Bane NOR, Sverre Kjenne: Hva skaper driftsavvik? Faktorer kan være stram ruteplan, planen gjør ikke forskjell på rush og lavtrafikk, 63 % av feil på tog kommer fra godstog. Sveits har 93 % punktlighet, men de bruker også mye mer på fornyelse enn oss.

Panel av togselskap - hva skal til? 80 % av forsinkelsene på Østlandet skyldes infrastrukturen og følgefeil. Vi trenger en jernbaneminister. Entur er viktig for kundeopplevelsen. Vi må investere. Vi må finne ut av hva som er forsinkelseskostnadene for kundene.

Arbeiderpartiet, Jon Ivar Nygård: Han kom fra budsjettkonferansen på Klekken tidligere på dagen. - Jeg har jobba for midler til sektoren, men kan ikke røpe noen detaljer. I regjeringa diskuterer vi jernbane. Målsettingene i Hurdalsplattformen står ved lag. Vi jobber for fullt med gjennomgangen av jernbanesektoren. Vi er opptatt av å ta vare på de ansatte og bedriftskulturen i Flytoget. Regjeringa har bedt Bane NOR og Jernbanedirektoratet om en plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet. Det skal bygges mer jernbane i åra som kommer. Vi ser ikke noe alternativ til jernbane per i dag. Ny NTP må bli en plan for hva vi med rimelig sikkerhet kan få til. I gjeldende NTP ligger flere gigaprosjekter, vi må prioritere. Vi må få bedre driftsstabilitet ut av bevilgningene. Det ligger sannsynligvis langt fram i tid å få store passasjerfly til å bli fossilfrie.

Frankrike fører an

Vil bygge jernbane for 100 milliarder euro innen 2040

Mens vår egen AP/SP-regjering varsler at det blir mindre penger å bygge jernbane og samferdsel for i den nye nasjonale transportplanen, peker Frankrike i motsatt retning.

Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

24. februar fortalte statsminister i den franske regjeringen, Elisabeth Borne, at de vil investere 100 mrd. euro i oppgradering av jernbanenettet og bygging av ekspress pendlerbaner. Utbygginga skal gjøres sammen med SNCF (Frankrikes NSB), EU og lokale myndigheter, sa Elisabeth Borne. President Emmanuel Macron uttalte i november at han ville det skulle bygges nye pendlerbaner rundt landets 10 største byer etter mønster av RER-nettverket rundt Paris.

RER står for "Réseau express régional d'Île-de-France" og består at 5 toglinjenettverk (gul, blå rød, lilla og grønn). I sentrum går linjene under bakken. RER har færre stopp og når lenger ut i forstedene enn Metroen. RER når bl.a andre populære mål rundt Paris som Disneyland, Versailles og flyplassen. Systemet har 587 km spor og 257 stasjoner.

Målene for jernbanesatsinga er å kutte i landets klimagassutslipp og jevne ut forskjellene mellom Paris og andre større byområder når det kommer til kollektivtilbudet.

Samme uke som jernbaneplanen ble annonsert, kunne også SNCF melde om gode 2022-tall. Omsetningen det året var på 41,35 mrd. euro, 19 % høyere enn i 2021 og et overskudd på 2,4 mrd. euro. Sist sommer sa adm. dir. for SNCF, Jean-Pierre Farandou at Frankrike hadde investert for lite i sitt jernbanenett sammenlikna med nabolandene, og at det ville koste 100 mrd. euro å doble togbruken og oppnå karbonnøytralitet innen 2050.

France relance

For ca. 2,5 år sida lanserte den franske regjeringa "France relance" også det en investeringsplan på 100 mrd. euro, tilsvarende 1/3 av statsbudsjettet. Dette var for å gi landet et løft etter Corona. Planen var til 40 % finansiert av EU. Den inneholdt også et løft for det eksisterende kollektivtilbudet, for togtilbudet i distriktene og gods på bane.

Ingen fly der toget går på 2,5 timer

I desember ga europakommisjonen grønt signal for Frankrikes vedtak om å avskaffe flygninger på strekninger der det finnes et togtilbud som gjør turen på 2,5 timer eller kortere. Forbudet er en del av Frankrikes klimalov fra 2021. Forbudet mot flygninger der det finnes lyntog kommer fra et borgerinitiativ. Da forbudet først ble vedtatt protesterte luftfartsinteressene. Derfor ble saken forelagt kommisjonen. En EU-regel om luftfart sier at en medlemsstat kan forby flygning som er forbundet med alvorlige miljøproblemer, særlig om det finnes tilfredsstillende alternativer. Vedtaket gjelder i 3 år og skal da opp til ny vurdering for Kommisjonen. Transportminister Clement Beaune sier at han er stolt over at Frankrike er et foregangsland på dette området.

Foreløpig er det bare mellom Paris Orly og Nantes, Bordeaux og Lyon at forbudet vil gjelde. Flere ruter kan være aktuelle om togtilbudet forbedres, slik som PCG-Lyon/Rennes og Lyon-Marseilles.

Private jetfly vil foreløpig ikke forbys i følge den franske regjeringa, men de forstår at det provoserer at noen kan sløse hemningsløst med energi mens folk flest er oppfordra til å spare. Et privat jetfly er opptil 14 ganger mer forurensende enn ordinære passasjerfly og 50 ganger mer enn tog, regna per passasjerkilometer. Høye avgifter, begrensninger og oppgaveplikt for bedrifter er sannsynlige tiltak. Frankrike har den høyeste forekomsten av privatjet i Europa. De utgjør 10 % av alle avgangene. 1/2 av turene var under 500 km.

Sykkel for bil

Frankrike betaler også tilskudd på inntil 4000 eur for dem som vil bytte sin bil inn i en elsykkel. Målet er å få 9 % av befolkningen til å sykle innen 2024. I 2022 lå andelen på 3 %. Nederland topper med 27 %. Danmark og Tyskland ligger også høyt.

Kilder: Reuters, Wikipedia, euronews.green

Ganddal stasjon

Ålgård. Jernbanen litt til høyre for midten sammen med Figgjoveien. E39 til venstre. Foto: Espen Mills

Bane NOR har starta en planprosess med anlegg av vendespor ved Ganddal stasjon på Jærbanen. Her greiner også Ålgårdbanen av. Formålet er å kunne forlenge kvartersfrekvensen på lokaltoget fra Skeiane til Ganddal. Forslaget innebærer et vendespor på ca. 560 m - delvis i Ålgårdsporet, signal for samtidig innkjør og oppgradering av stasjonen. Bane NOR tar sikte at reguleringsplanen behandles og vedtas i november, og at byggearbeidene er ferdige i slutten av 2028.

Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no) og Trond Egil Aa Bøe (te7500@gmail.com)

Gjesdal, hjemkommunen til Krf-leder Olaug Bollestad og endepunkt og største befolkningskonsentrasjonen på banen, mener at muligheten for å bruke Ålgårdbanen som vendespor bør utredes som et alternativ i planen, se uttalelse til Bane NOR av 23.2.2023. Gjesdal mener det gjør det nødvendig å utvide planområdet. Kommunen skriver: "Spesielt gjelder dette sørover, for å inkludere et par hundre meter mer av Ålgårdbanen. Det er synd for resten av planprosessen dersom en for snever planavgrensning gjør det umulig å følge opp kommunestyrene i både Gjesdal og Sandnes sine vedtak om at Ganddal-planene skal tilrettelegge for en framtidig gjenåpning av Ålgårdbanen.

Sandnes kommune, hvor Ganddal st. ligger, har også uttalt seg positivt om Ålgårdbanen i sak 65/22 20.06.2022: «Sandnes kommune mener at det pågående planarbeidet for vendespor på Ganddal må tilrettelegge for at Ganddal stasjon er klar for en fremtidig gjenåpning av Ålgårdbanen.» Også fylkesutvalget i Rogaland ga dette innspillet til Bane NOR i sin høringsuttalelse (sak 129/2022 08.06.2022).

For øvrig står Gjesdal kommune på for å sikre at det vil være mulig å gjenåpne Ålgårdbanen.

I forbindelse med at Norconsult-rapporten "Ålgårdbanen: Fremtidig status i det nasjonale jernbanenettet" var på høring i 2022, uttalte Gjesdal at en gjenåpning vil ha positive konsekvenser for blant annet:

- eiendomsutvikling og transformasjon ved stasjonene spesielt og tettstedene generelt, og at økt bosteds- og næringsattraktivitet kan gi ringvirkninger for passasjertallene.
- klimagassutslipp, gjenbruk av ressurser og areal, lokal forurensning og mikroplastutslipp
- ungdommers mobilitet, tilfredshet med lokalsamfunnet og gjennomføringsgrad i videregående skole.
- nullvekstmålet for personbiltrafikk på Nord-Jæren

Gransker Follobanen for flere millioner

Den 6. februar la Samferdselsdepartementet jobben med å granske hvorfor Follobanen måtte stenge ut på åpent anbud. Follobanen ble stengt 19.12.2022, etter bare åtte dagers drift. Granskningen skal gi et fullstendig bilde av alle forhold som ledet fram til stengningen, og Bane NORs håndtering av problemene etter at de hadde oppstått. I tillegg skal Bane NOR også gjennomføre en intern og en ekstern gjennomgang av Follobaneprosjektet.

Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

Samferdselsdepartementet antar at sin granskning vil koste mellom 2,5 til maksimalt 3 mill. I tillegg kommer prisen for Bane NORs eksterne gransking. Kostnadsøkningene på Follobanen har også vært granska i en tidligere rapport.

Fristen for å levere anbud på departementets oppdrag er 13.3 kl. 12. Første delrapport skal foreligge innen 1.6 og endelig rapport innen 22.6.2023. Språket i rapporten skal være norsk. Den som får oppdraget kan heller ikke ha hatt for omfattende oppdrag for Bane NOR.

Samferdselsdepartementet skriver at gjennomgangen skal vurdere prosjektstyringen i Bane NOR, herunder systemene og kulturen for å håndtere risiko/avvik og dele informasjon, og den praktiske etterlevelsen av disse. Granskningen er også et ledd i regjeringas gjennomgang av styring og organisering av jernbanesektoren i henhold til Hurdalsplattformen. Et viktig formål er å finne lærings- og forbedringspunkter.

Departementets granskning skal belyse bl.a. dette:

- valg av løsninger der det senere har oppstått feil.
- retting av feil og gjenåpning, herunder hvordan avvikene ble håndtert/lukket.
- Bane NORs kvalitets• og styringssystem, herunder systemer for prosjektstyring, risikostyring, rapportering og internkontroll, skal beskrives og gjennomgås for å besvare nærmere spesifiserte spørsmål.
- Systemer, krav og prosesser i Bane NOR for overlevering av prosjekter fra prosjekt/utbygging til drift. Risikovurderingene som ble gjort for idriftsettelse og driftsfasen.

Den som får granskningsoppdraget skal også vurdere:

- Om Bane NORs systemer og rutiner for prosjektstyring, risikostyring, rapportering og internkontroll er gode nok.
- Om foretakets organisering, ledelse/kompetanse, kultur og praktisk gjennomføringsevne i foretaket har vært god nok i tilknytning til denne konkrete hendelsen.
- Om Bane NORs oppfølging av totalentreprenøren har vært god nok.
- Om kontraktsmodellen, herunder kontraktsstrategi og kontraktsutforming, er den mest hensiktsmessige for denne typen prosjekter.
- Om innretningen av anskaffelsesprosessen for Follobaneprosjektet og Bane NORs kompetanse som bestiller har påvirket nevnte hendelser og risiko, og i så fall hvordan.

Gransker skal óg gi anbefalinger om:

- Behov for endringer i systemer for risikostyring, rapportering, internkontroll og anskaffelser eller måten systemene er implementert/tatt i bruk.
- Behov for endringer i ressursforvaltning, kompetansekrav, kultur og praktisk gjennomføring.

Kilde: pressemelding fra Samferdselsdepartementet 9.2.2023

Grenlandsbanen

Grenlandsbanen Porsgrunn-Skorstøl er nøkkelprosjektet for å realisere Sørvestbanen - ny jernbane langs kysten Drammen-Grenland-Kristiansand-Egersund-Stavanger. Grenlandsbanen vil være sjølve sammenkoplinga av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. I 1923 ble Sørlandsbanen vedtatt lagt i innlandet for å spare penger på tunneler og være mindre sårbar for beskytning med marinefartøy. I dag kan man sende en rakett fra hvorsomhelst til hvorsomhelst og prosjektet Farriseidet-Porsgrunn i svært kupert terreng ble et av de billigste IC-prosjektene regna per kilometer. I nyere tid har det vært planer for Grenlandsbanen siden 1995. Vi har intervjua Rune Hagestrand om Grenlandsbanen. Han er leder for Jernbaneforum Sør og folkevalgt til Agder fylkesting for Høyre.

Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

Hva er planstatus for Grenlandsbanen per i dag?

- Det finnes en konseptvalgutredning (KVU) fra 2016 og en kvalitetssikringsrapport (KS1) fra 2017. Begge deler ligger trygt bevart i en skrivebordsskuff i Samferdselsdepartementet.

Er endelig korridor og trasé valgt?

- Ja, og det er båndlagte arealer til denne gjennom kommunene Porsgrunn, Bamble, Kragerø og Gjerstad.

Er Grenlandsbanen planlagt som en planfri avgreining fra et dobbeltspor Porsgrunn-Skien, eller ser man for seg en avgreining fra et enkeltspor?

- Planfri avgreining fra dobbeltspor Eidanger-Porsgrunn.

Hvem er interessentene rundt banen? Er det noen konflikter rundt traseen?

- Det er både private og kommunale eierinteresser, men meg bekjent ikke store konflikter rundt traseen.

Hvordan kan en Grenlandsbane trafikkeres, og særlig viss ulike selskaper har kontrakt på Vestfoldbanen og Sørlandsbanen som i dag?

- En sammenkobling vil skape større konkurransekraft for jernbanen, og gi større lønnsomhet for operatørene. Det er ikke opp til Jernbaneforum Sør å avgjøre hvem som får kontraktene om operatøransvaret.

Når vi ser på hele Sørvestbanen så er det flere utbygginger som burde vært gjennomført. Har Jernbaneforum Sør noen enighet om en prioriteringsrekkefølge?

- Grenlandsbanen er den mest "lavthengende frukten" for utvikling av Sørlandsbanen og vil gi en hel time kortere reisetid samtidig som strekningen vil åpne opp for et utvidet bo- og arbeidsmarked. Andre viktige prosjekter er dobbeltspor på Jærbanen til Egersund med ny trasé gjennom Drangsdalen i Rogaland, og fullføring av dobbeltspor fra Tønsberg til Larvik. Disse prosjektene står tre fylker med 1,2 millioner innbyggere (nesten 1/4 av landets befolkning) sammen om.

E18/E39 bygges ut i stort tempo. Sørlandsbanen blir akterutseilt. Har Forumets medlemmer noen omforent mening om det?

- Det er nå eller aldri for Sørlandsbanens konkurransekraft. Uten Grenlandsbanen vil toget miste sin attraktivitet i takt med vegutbyggingen i landsdelen. Samtidig kan det ikke forventes at kommunene langs traseen for Grenlandsbanen opprettholder båndlegging uten forpliktende vedtak, som en konkret post i statsbudsjettet for 2024 til planlegging av Grenlandsbanen. Alt annet blir oppfattet som et nei til hele prosjektet.

Har det vært tatt til orde politisk for behovet for ny bane i prosessene med Nye Veier? Er Forumets medlemmer innstilt på nedskalering av gjenværende motorvegstrekninger og at frigjorte midler brukes på jernbane?

- Vi har jobbet for Grenlandsbanen i 30 år, på de aller fleste arenaer. Vi trenger både sikre veier og en moderne jernbane. Norge har anledning til å prioritere begge deler. Skal vi nå våre ambisiøse klimamål er toget det mest effektive transportalternativet.

Blir Sørlandsbanen konkurransedyktig mot E18/39 med Grenlandsbanen, eller må det mer til?

- Ja, for store deler av strekningen vil toget være det foretrukne alternativet så fort Grenlandsbanen åpnes. Ikke minst mellom de større bysentrumene. Godstrafikk på tog vil også nyte godt av en betydelig større fleksibilitet med Grenlandsbanen på plass.

Gurudo på Grorud stasjon
- en nedlagt stasjonsforestilling

I desember spilte deWangen-produksjoner et teaterstykke de hadde kalt "Gurudo" på Grorud stasjon som ligger på gamle Hovedbanen i Oslo. Stasjonen er lett tilgjengelig med L1 Lillestrøm-Spikkestad og tog hvert 15. minutt. Gurudo er blant annet definert som en sjelelig tilstand fremkalt av reise og spenninger. Gurudo er også et ørkenmonster fra japansk mytologi. Teaterstykket Gurudo var skrevet for denne stasjonsbygningen og hadde ikke vært oppført noen andre steder. Claire de Wangen og Morten Bendiksen stod for den kunstneriske ledelsen av forestillingen. Bane NOR Eiendom leide ut stasjonen og teaterstykket var støtta av Norsk Kulturråd.

Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

Vi ble møtt på perrongen av en stasjonsmester som dels oppførte seg som forventet, og dels ikke. Hun inviterte oss inn i det gamle venterommet. Her var det dempet lys og pastelltoner, og det lukta mat. I den gamle billettluka stod kokken. Her var det nå kjøkken og servering. Det banka på døra og inn kom en som vi ante måtte være skuespiller i stykket. Etter hvert kom det flere skuespillere, og de inviterte publikum til å følge dem over i andre rom i stasjonsbygningen. Det var samme dempede tonen i lyset overalt. Publikum fikk vite at vi kunne komme og gå fra rom til rom som vi ville. Vi satt tett på skuespillerne, og det var fullt mulig å snakke med dem, svare, stille spørsmål og kommentere. Situasjonene som ble fremstilt var både gjenkjennelig, allmennmenneskelige og absurde. Et tema gikk igjen, men ble framstilt på ulike måter. Jeg opplevde ikke at jernbane og tog var veldig framtredende, men forestillingen var ei indre reise fra rom til rom og situasjon til situasjon. Der fungerte Grorud stasjon perfekt. Gjennom vinduene kunne vi stadig se lokaltog, passasjerer og godstog som kom og gikk på utsida. Forestillinga ble avslutta der den begynte, i venterommet. Da ble publikum servert gryta som vi hele tida hadde kjent lukta av. Den smakte godt. Jeg synes også stykket var en fin opplevelse og godt spilt.

Stasjonsmester Rita, spilt av Amanda Sofie Tunsberg, ønska velkommen til Gurudo (Grorud) stasjon. Foto: Kjell Erik Onsrud.

Avgift mot gods på bane

E6 med 4 felt Gøteborg-Oslo. Jernbanen har 60 % enkeltspor og er 60 km lenger. foto: For Jernbane

Infrastrukturavgiften er en type kilometeravgift for togselskapene. For persontog med offentlig kjøp er den en bokføringsøvelse. De får avgiften kompensert av staten. For øvrig togtrafikk, og særlig gods, er den en stadig økende utgift i et transportmarked med stort prispress. Avgiften er nesten dobla på to år.

Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

For fra 2021 til 2022 ble infrastrukturavgiften nær dobla til 1000 mill. For 2023 er den økt til 1170 mill. Tilskuddsordningen for gods på bane økte fra 2021 til 2022 med bare 2,3 mill. For 2023 økte den med 2,6 mill. og utgjør totalt 94,9 mill. Så Stortinget, som bevilger, tar langt mer enn det støtter.

Dette betalte togselskapene i infrastrukturavgift i 2021 i mill. kr:	
Godstog	149
Persontog med offentlig kjøp	410
Persontog, kommersielle	38
Sum	**597**

Proporsjonalt fordelt med utgangspunkt i 2021-tallene kan det gi en slik fordeling (mill.kr.):

	Prosent	2022	2023
Godstog	25	250	292,5
Persontog med offentlig kjøp	69	690	807,3
Persontog, kommersielle	6	60	70,2
Sum	**100**	**1000**	**1170**

For Jernbane sendte dette som innspill til Stortingets arbeid med statsbudsjettet 2023.

Återjärnväga Sverige för klimat och ekonomi

Den nya regeringen vill stoppa bygget av de nya stambanorna, från Stockholm till Jönköping och vidare till Göteborg respektive Malmö, för att de är för dyra och föra över pengar från järnväg till väg och flyg.

Hans Sternlycke (hans.sternlycke@jarnvagsframjandet.se)

Det vore katastrofalt för klimatet, ekonomin och en fungerande infrastruktur. Istället borde man återjärnväga Sverige. Lägga helsvetsad räls på alla regionbanor med skarvspår för att få upp lönsamhet, hastighet, kapacitet och för att kunna konkurrera med bilismen. 70 miljoner milen räcker för det. Kommunerna längs med Nya stambanan borde sammansluta sig för att bygga den själva, precis som i Väst med Skagerrakbanan mellan Göteborg och Oslo, för äkta höghastighet på bro med stopp i alla kommuncentra.

Skanska har visat att en sådan bana på bro kan byggas för 320 miljarder kronor, och att det kan göras på sex år inklusive planering med två elementfabriker, jämfört med Trafikverkets förslag på traditionell bana på mark som inte blir klart förrän 2045. SJ har visat den får så tät trafik att den kan självfinansieras på vanliga biljettavgifter och inte belasta statsbudgeten.

Ostlänken mellan Järna och Linköping vill regeringen dock bygga för lokaltrafikens skull för 90 miljarder kronor, och därför att man redan har lagt ner sju miljarder kronor utan ha börjat bygga. Fem och en halvmiljard kronor milen när Skanskas förslag ligger på fyra och en kvarts miljard kronor milen. Skagerrakbanan för 400 kilometer i timmen ligger på 3,7 miljarder kronor milen. Där söker man också sex miljarder kronor i lån för förlängning av Bohusbanan till Norge över Idefjorden, för godsets skull.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson säger i en intervju i SVD att han vill se mer investeringar i väg och flyg i stället för på järnväg.
Klimatmålet om 70 procents minskning av växthusgasutsläppen till 2030 skall ligga kvar och klaras med elektrifiering av vägtrafiken, inte med att flytta mer trafik till tåg. Det blir ett väldigt dyrt och energislösande sätt att minska klimatbelastning. Det kräver 26 TWh ny el enligt Svenskt näringsliv. Det kan kosta 22 miljarder kronor i investering. Järnvägen är redan elektrifierad och det går bara åt 2,6 TWh el i dag.

Trafiken står för 30 procent av koldioxidutsläppen. Visserligen är en elmotor tre gånger energieffektivare än en förbränningsmotor, men rullmotståndet är 15 gånger högre för gummidäck än stålhjul. Även en eldriven lastbil fordrar tre gånger mer energi än ett tåg. För att klara lika mycket trafik som ett

dubbelspår behövs 15 vägfiler, Det kräver yta och ger högre investeringskostnad och klimatutsläpp.

Det tar för lång tid att klara klimatet med vägelektrifiering. Det går snabbare att överföra trafik till järnväg. Till slutet av det här decenniet har vi förbrukat koldioxidbudgeten för att klara 1,5-gradersmålet, och inte göra delar av jorden obeboeliga av för hög hetta eller varmfuktighet till sekelskiftet.

Om vi hade agerat när de första stora larmen kom på 1980-talet hade omställningen inte blivit svår. Nu krävs det krishantering och samma handlingskraft som vid corona-epidemin. I stället har politikerna haft vackert miljötal och i praktiken agerat klimatförnekare.

Elflyg, som infrastrukturministern tror på, klaras viktsmässigt bara med små plan, 30 passagerare och 30 mil. De kan användas för matarflyg i Norrland, men inte för södra Sverige. Där och till Oslo och Köpenhamn är höghastighetståget snabbare – och bekvämare. Om man räknar in tiden för resan till och från flygfältet och väntetiden där. Om man skall byta plan tar det så lång tid att tåget är snabbare på längre sträckor inom Norden.

BEDRE TOG?

Rolf Solheim, Grünerløkka

Søndag 5. mars gjenoppstod Follobanen fra karantene og rehabilitering. Redaktøren tok turen med Mossetoget for å høre hva folk synes om at Follobanen har vært stengt, og om hvordan de ville at Norge skulle investert en større sum framover: mer motorvei eller mer jernbane?

5 PÅ TOGET

Søndag 5. mars gjenoppstod Follobanen fra karantene og rehabilitering. Redaktøren tok turen med Mossetoget for å høre om hva folk syns at Follobanen har vært stengt, og om hvordan de ville at Norge skulle investert en større sum framover: mer motorvei eller mer jernbane?

Camilla
Hun var kommet med Nesoddferga og trikken til Oslo S og skulle av på Vestby stasjon. Der gikk turen videre med bil til hytta. Fritidsreise så klart. - Jeg har ikke vært på Nesodden før, og synes turen med ferga var veldig spennende, sa hun. Hun bor på Kolbotn og reiser til daglig mest med bil og buss. Bussen er nærmest og går hvert 10. minutt. Hun har ikke bil, og eier en sykkel men bruker den ikke. - Jeg synes det er kjipt at det er brukt så mye penger på noe som ikke har fungert. - Jeg kommer sikkert ikke til å stemme AP. - De lover mye og gjør lite, sier hun. Hun synes Norge bør bruke penger på mer veier.

Marius
Han kom med buss til Oslo S og skal til Ås st. hvor turen går videre til fots. Han studerer og bor på Ås. Dett er ei fritidsreise. Han tar turen nær sagt hver helg. - Jeg er ofte i Oslo, sier han. Til daglig reiser han mest kollektivt, har ikke bil eller sykkel. - Egentlig har jeg vel vært nærmest likegyldig til at Follobanen har vært stengt, sier han. Mye kan skje, men jeg håper jo at den skal fortsette å være åpen. For så vidt er jeg for å investere stort i jernbane.

Solvei
Hun gikk til Ås st. og skal til Moss. Der tar hun ferga over til Horten. Hun og venninna skal på besøk, og er litt usikker på om de skal gå eller blir henta med bil. Uansett vil hun vi skal besøke møte oss på kaia, sier Solvei. De studerer og bor på Ås, og går for det meste. Ellers tar de av og til toget til Moss og Sarpsborg. Hun har ikke bil, og en sykkel hun ikke bruker. - At Follobanen har vært stengt har ikke hatt så mye å si for min del, sier hun. Hun ville bygd ut jernbanenettet, kanskje også litt mer i Nord-Norge.

Familie
Her glemte redaktøren å spørre om navnene. De kom til Oslo S med et annet tog, og skal til Moss. Der går turen videre til fots. Dette er fritidsreise. Mannen i familien tar tog hver dag. De har en bil. - For vår del har vi ikke merka så mye til at Follobanen har vært stengt, sier han. - Jeg begynte først å pendle i januar, men i dag er en stor dag, sier han. Han synes det bør investeres mer i jernbanen.

Mona
Hun tok trikken til Oslo S og skal til Moss. Der går hun i 10 min. Dette er besøk og fritidsreise. Hun tar turen ca. en gang i måneden. Til daglig bruker hun mest buss og trikk. Hun eier verken bil eller sykkel, men bruker en del bysykkel. Hun har ikke satt seg så mye inn i problemene og stengningen av Follobanen, men det har gjort det litt vanskeligere å komme seg rundt. - Det er ikke det samme med buss, sier hun. - Slik jeg har det nå ville jeg investert mer i jernbanenettet. Hadde jeg bodd på landet ville jeg kanskje svart vei, men tog kan jo og brukes til mye forskjellig, sier hun.

NORGE P. P.
posten

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

Minnevika jernbanebru

Søndag 5. mars, samme dag som Follobanen gjenåpna, inviterte Bane NOR folk flest til å vandre over den nye jernbanebrua i Eidsvoll. I følge Bane NOR deltok ca. 1200 personer. Nå er arbeidet med å legge pukk og spor i gang. Planlagt åpning er 15. oktober i år.

Vandring på den nye brua, foto Patrick Eriksen

Ordfører Hege Svendsen holdt tale, foto Patrick Eriksen

NORSK JERNBANEFORBUND