Tidsskrift utgitt av For Jernbane
42. årgang - Nr. 2 - 2023

FORJERNBANE

Norges raskeste s. 4

- Nasjonal transportplan s. 9
- Revidert 23 s. 2 og 8

ISSN 0802-8915

FORJERNBANE

NR. 2 -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: Informasjonsmedarbeider Anette Fossum og prosjektsjef nye flytog Carl-Petter Jonsson i Flytoget ved siden av nye "type 78" på OSL
FOTO: For Jernbane

FRIST FOR STOFF TIL NESTE UTGAVE: 25. AUGUST

INNHOLD

Sverige, Tragedier på veiene	3
Norges raskeste	4
Nord-Norge-banen	6
Tar ikke tak	8
Nasjonal transportplan	9
Organisering	10
Norske tog	11
Tar grep, Sparekultur	12
Optimisten, Planoverganger	13
Ringeriksbanen	14
5 på toget	15
Sprengt	16

Leder

Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

Skuffende revidert nasjonalbudsjett

13. juni ble regjeringa og SV enige om revidert nasjonalbudsjett 2023. For jernbanen innebærer det mer for å dekke økte priser og lønninger, slik også vegsektoren får. Museumsjernbaner får 2,5 mill mer og Tinnosbanen 5 mill mer. I storbyene skal staten nå dekke 70 % av kostnaden ved store kollektivutbygginger i byene. Sistnevnte framstår som litt underlig, i hvert fall i 2023, da regjeringa hadde foreslått et kutt på 460 mill. fordi framdrift og behov i byprosjektene var lavere.

Jeg er skuffa over at SV ikke prioriterte det enorme og voksende vedlikeholdsetterslepet på norsk jernbane. Bane NOR har beregnet at jernbanenettet må fornyes for over 100 mrd. de kommende 12 åra, se Infrastatus 2021. Gammel og sliten bane er sikker oppskrift på innstillinger og forsinkelser. I følge Bane NOR økte forsinkelsene med over 10.000 timer fra 2021 til 2022.

Nå som punktum er satt betyr revidert i 2023 at det politiske flertallet lar forfallet på jernbanen øke med over en mrd., mens de tar igjen vedlikeholdsetterslep på riks/europaveg med ca. 1,44 mrd. Dette svekker jernbanens relative konkurranseevne mot vegtrafikken - liten tvil om det.

En pålitelig og konkurransedyktig jernbane er et fellesgode. Som innbygger kan man ikke få mer i trygd eller skattelette for å vedlikeholde og bygge ut jernbanen. Det må gjøres i fellesskap. Staten er redskapet.

Det er ekstra skuffende når det er venstresida som forsømmer jernbanen. Et av grunnelementene i borgerlig politikk er individuelle løsninger; du velger sjøl hvilken bil du vil kjøre på motorvegene vi har bygd. Venstresida skulle stå for fellesskapsløsningene, men tydeligvis er ikke vårt nasjonale tilbud av gods- og persontog viktig nok.

Infrastrukturfeil gir forsinkelser og innstillinger

Medlemskontingent 2023

Til dem vi ikke hadde registrert noen innbetaling fra når redaksjonen ble avslutta:

- Vi har stifta en giro i midten av bladet. Vi håper du fortsatt vil støtte vårt virke for at tog skal utføre en vesentlig større andel av transportene.

Til den som leser bladet og ikke er medlem:
- Meld deg gjerne inn på jernbane.no

Sverige mot strömmen

I 44 länder finns eller planeras höghastighetsbanor. Det finns ca 58.000 km höghastighetsjärnväg i världen på vilka tågen kan färdas i minst 200 km/t. Globalt planeras en utbyggnad av nätet till det dubbla enligt UIC (Internationella Järnvägsunionen, 2021).

Ulf Flodin (ulf.flodin@gmail.com) Ordförande Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet. Artikkelen ble første gang publisert på Altinget 2.11.22

I EU har man ambitiösa planer för att minska klimatutsläppen i allmänhet och också inom trafiksektorn. Som en del i EU:s "Green Deal" från 2021 föreslår man ökat byggande av höghastighetståg i Europa. Man har målet att fördubbla trafiken på höghastighetsbanor till år 2030 som en del för att minska klimatgasutsläppen med 55 % till 2030 jämfört med 1990.

Men i Sverige har fyra partier (Sveridedemokratarna, Mmoderatarna, Kristdemokratarna och Liberalarna) den 3/10 lagt en riksdagsmotion(forslag) med innebörden att inte bygga ut höghastighetsnätet. Motivet för detta anger man vara främst kostnaden och alltför små tidsvinster.

Trafikverket beräknar att Ostlänken (160 km ny bane mellom Järna sør for Stockholm og Linköping) ska kosta nära 600 miljoner kronor per km. Man planerar bygga banan direkt på marken. Ute i världen bygger man vanligen nya banor på pelare några meter över marken. Sådan konstruktion har Skanska kostnadsberäknat till ca 300 miljoner kronor per km, dvs halva kostnaden mot Trafikverkets beräkningar.

Fördelen med sådana banor är förutom kostnaden att man inte skapar barriärer i landskapet eller tar så mycket mark i anspråk(beslag). Därtill är underhållskostnaderna betydligt lägre än för markbaserad konventionell bana.

Motionärerna mot höghastighetsbanor anför även som argument mot banorna att dessa skulle ge så liten tidsvinst.

Men om man läser i (Kungliga tekniska högskolan) KTH:s rapport från 2019 "Höghastighetsbanor- en investering för hållbart(bærekraftig) resande och godstrafik" framgår att tidsvinsterna blir betydande. Exempelvis kortas restiden med tåg mellan Linköping och Göteborg från dagens 03:26 timmar till 01:16, från Jönköping till Göteborg 02:21 till 00:51 och Stockholm – Köpenhamn från 05:02 till 03:16. Men det är inte bara det långväga resandet som gynnas(tilgodesés), utan även pendlingen mellan mindre kommuner såsom mellan Ulricehamn och Borås och Tranås- Jönköping.

Genom att flytta över snabba persontåg från dagens stambanor till de nya banorna ökar den totala tågkapaciteten inte till det dubbla utan betydligt mer. Detta beror på att snabba tåg inte längre bromsas av långsammare tåg. Därför kan man köra fler tåg per timme när de körs i väsentligen samma hastighet. Man kan köra 15 tåg i timmen i vardera(hver) riktningen, vilket ju ökar kapaciteten betydligt.

Motionärerna anser att nya höghastighetsbanor tränger undan viktiga satsningar på arbetspendling och godstrafik. Men de behöver inte oroa sig. Man kan nämligen köra 2-3 gånger fler godståg dag tid på befintliga banor när de snabba persontågen får egen bana. Detta är i linje med vad motionärerna önskar. Snabba storregionala pendeltåg har väsentligen samma hastighet som de långväga tågen och kan därför trafikera de nya banorna utan konflikt. Dagens pendeltåg med täta uppehåll kan samsas(samkjøres) med godstågen på befintliga(eksisterende) banor.

Man talar ofta om att det är viktigare att våra existerande järnvägar fungerar bättre än att vi får nya banor. – Men orsaken till trafikstörningarna i dag är att järnvägskostymen (jernbanedressen) är alltför liten och sliten. Genom att bygga nya banor, som avlastar de nuvarande kan punktligheten öka. Om vi ska följa EU;s planer att överföra trafik till järnvägen ska vi både underhålla (vedlikeholde) och bygga nytt.

Det är något anmärkningsvärt att partier som vill framstå som framtidsinriktade motsätter sig den utveckling av järnvägstrafiken som sker i stort antal länder världen över. Vill inte våra högerpartier utvecklas i samma riktning som övriga EU?

Tragedier på veiene kan begrenses

Tre mennesker i en privatbil er nettopp drept i kollisjon med en lastebil. I omtrent 1/3 av dødsfallene på veiene er lastebil innblandet. «Lastebil» assosierer jeg med en liten svart bil på 50-tallet med store skjermer, nesten som en T-Ford. Er det tilfeldig at avisene/NRK har sluttet å skrive «trailer» om disse lastebilene»? For å gjøre ulykkene mindre dramatiske? For å tilsløre problemet?

Rolf Solheim (rolf.solheim15@gmail.com)
Innlegget stod også på trykk i Klassekampen 29.4

Det er en unnlatelsessynd at myndighetene satser så lite på godstrafikk på jernbane. En utbygging kunne vi få til, og med gode omlastningsstasjoner. Godstog fører til minimalt med dødsfall. Jeg tenker på en parallell i boken og filmen Watership Down der Simon and Garfunkel sang den rørende Bright Eyes. Fritt etter hukommelsen var det slik; Kaninene hadde funnet et hull i gjerdet til en herlig blad-åker. Men den var sprøytet med plantevernmidler. Dette førte til at flere dyr døde. Eldrerådet blant kaninene ble klar over situasjonen, men grep ikke inn fordi det var så mange fordeler og fristelser med den åkeren. Selv om de burde holdt seg borte fra den.....

På samme måte er det med samferdselspolitikken vår. Det er så mange interesser involvert. Derfor blir det ikke gjort nok med de nevnte gjentatte tragediene. De kan unngås. Men løsninger blir bare lagt til side.....

Norges raskeste

De nye flytogene er godkjent for 245 km/t, og testet i hastigheter opp til 270 km/t. Dette åpner for kortere reisetider ettersom nye dobbeltspor dimensjoneres for opptil 250 km/t.

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

Bakre førerplass på type 78

Redaktøren gjorde avtale med Flytoget for en befaring. Vi ble møtt at kommunikasjonsrådgiver Anette Fossum og prosjektsjef Carl-Petter Jonsson på Oslo S. Førsteinntrykket av toget er at det er godt skrudd. Alle deler i interiøret er tett og fast montert. En av inngangene er trinnløs med lavgulv i kupéen. Her er det plass til rullestoler. Her er også klappseter med bra sittekomfort. De øvrige setene er slanke i konstruksjonen og faste i stoppingen. Man kan si at de har et skandinavisk design. De er gode for ei kort reise som til og fra OSL, men for ei lengre reise ville jeg hatt litt mjukere seter og noe høyere rygg. Undertegnede er lang i ryggen. Det universelt tilgjengelige toalettet er romslig som på Stadler FLIRT, men Flytoget er rausere med en litt lenger tut og litt mer vann i krana. Jeg liker det. Vinduene er også høyere, det setter jeg også pris på som liker å se ut.

Boggi på type 78

Som kjent er høyeste tillatte fart på Gardermobanen 210 km/t. Men vår nasjonale jernbanestolthet er ikke helt i ship shape. Vedlikeholdsetterslepet på norsk jernbane er på alle måter i milliardklassen. Gardermobanen er ikke noe unntak. Som kjent har Gardermobanen høy trafikk og dermed stor slitasje. Jeg synes det gynga som på en bilveg med tælehiv. Carl-Petter kunne fortelle at spesielt nordgående strekning forbi Helleland er litt dårlig. Han kunne også fortelle at under testkjøring i 270 km/t i Tyskland hadde det nye flytoget klart gått penere og jevnere enn hjemme. I Norge er det også testkjørt i opptil 245 km/t på den nye Holmestrandparsellen.

De nye flytogene har fått typebetegnelsen 78, og er bygd av spanske CAF. CAF er en forkortelse og betyr oversatt "Konstruksjoner og tilbehør til jernbane". Som kjent er CAF også leverandør av de nye Oslotrikkene. Avtalen mellom Flytoget og CAF ble inngått i 2015 og omfatter levering av 8 nye togsett. Prisen er på 1,3 mrd. De nye togene er et supplement til de 15 settene Flytoget allerede har; type 71 levert i 1998 av ADtranz-Strømmens Værksted. Det var 16, men ett sett er solgt til Norske Tog.

Som kjent har det vært noen skjær i sjøen. De første togene skulle vært satt i drift i 2020. Så kom Korona. I juni 2021 leverte CAF 4 sett. Etter få uker i drift ble det oppdaget en sprekk på en komponent i understellet på ei av vognene. Togene ble tatt ut at trafikk, og den aktuelle delen bytta på samtlige sett. Korona førte til at denne prosessen tok lenger tid. I tillegg tok også opplæring av de ansatte på de nye settene mer tid. Siden januar i år har Flytoget endelig kunnet sette type 78 i drift.

HC WC på type 78

De nye togene vil øke kapasiteten med 50 %. De har breidere seter, mer bagasjeplass, større vinduer, og er mer stillegående enn den gamle modellen. Det er strømuttak, USB og koppholder ved hver sitteplass. Før man går om bord vil man også få info om hvor mange seter som er opptatt. Ved dørene er det montert optiske tellere som holder oversikt over på- og avstigninger.

Anette Fossum og Carl-Petter Jonsson forteller at alle 8 togsettene nå er i Norge. To av dem er fortsatt ikke overlevert til Flytoget, men klargjøres for overlevering over sommeren. Det er CAF sine fagfolk som gjør denne jobben. Slik klargjøring er en omfattende prosess, og krever egentlig tilgang til verksted. Dette er en utfordring fordi tilgangen på ledig verksted, i hvert fall på Østlandet, er dårlig. De har flere ganger måttet flytte togene fra verksted til verksted. Nå bruker CAF Flytogets spor ved Lodalen verksted. Dette er ikke helt idéelt. Dette er spor Flytoget ellers bruker til normalt vedlikehold i drift.

Infotårnet er en detalj fra forrige modell som er videreført i det nye toget

Ellers fortalte Carl-Petter at CAF la seg veldig i sælene for at toget skulle være tilpassa norske forhold. Bl.a. har de gjennomført en kollisjonstest med å kjøre på en ei dokke av en elg, elektrisk oppvarming av diverse utvendige komponenter og innvendige gulv og varmlufts gardiner ved dørene. Type 78 har også vært prøvekjørt på andre norske banestrekninger. Vinterføre på Bergensbanen var ikke noe problem. Toget er tungt i fronten og utstyrt med en metallplog. Carl-Petter forteller at type 78 under vintertester faktisk bidro med å holde strekningen mellom Finse og Haugastøl fri for snø under kraftig snøvær når Bane NORs snøryddingsmaskin var opptatt med brøyting lengre vest.

Fra lavgulvavdelingen i type 78. Her er det også klappseter.

Bakgrunnsinformasjon om Flytogets type 78

Type 78 er CAFs første leveranse til Norden. Det er tatt utgangspunkt i Oaris-plattformen til CAF, en høyhastighets prototype som går i trafikk i Spania. Plattformen ble videreutviklet etter Flytogets ønsker. Produktutviklingsbyrået Seymourpowell ble benyttet for å bistå i utforming av designutrykket av både interiør og eksteriør.

Type 78 er i stor grad designet etter Flytoget spesifikasjoner. Noen av kravene var topphastighet 245 km/t, relativt hyppig stoppmønster og høyere passasjertall enn vanlige høyhastighetstog. Videre er det lagt vekt på svært god passasjeropplevelse med alt fra enkel adkomst, plass til bagasje, ekstra brede seter og høy komfort. Litt norsk er det også blitt. Ring Mekanikk har designet et eget flytogsete med bedre plass enn på «business class», i følge

Hvor mange seter som er opptatt vises i rute ved inngangen

Flytoget.
Type 78 tar maksimalt 594 passasjerer: 243 sitteplasser, 2 rullestoler og 351 ståplasser. Togsettet har 1 boggi med trekkraft på hver vogn. Den trekker altså på 4 boggier eller 8 hjulsett. Maks trekkraft er på 3559 kW. Vekta er 236 tonn. Strømforbruk per setekilometer og personkilometer vil bli beregnet når Flytoget får tilstrekkelig erfaring fra drift.

Type 78 er tenkt å supplere de gamle (type 71) og bidra til flere avganger med dobbeltsett i rush. Type 78 vil også erstatte type 71 over lenger perioder med montering av ERTMS-utstyr og annen mulig oppgradering. Flytoget hadde opsjon på leveranse av ytterligere togsett, men de er ikke utløst i usikre tider. Forventet levetid er minimum 30 år. Mest utsatt slitedeler er trolig hjulsett. På type 78 er derfor diameteren på hjulskivene økt til 920mm for å oppnå lengst mulig levetid. Alle togsettene vedlikeholdes av Mantena i Lodalen i Oslo.

Tilbudet mellom setene: USB, 230V, koppholdere og ryggspaker

Opp og ned for Nord-Norgebanen i 150 år

Vidar Eng (vi-en@online.no) Forfatteren er historiker og pensjonert statsmeteorolog, leder i Troms SV 1994-1999, med i «Tromskomitéen for jernbane» som aktiv fra 2010, leder i 2015, nestleder og sekretær fra 2016.

Vidar Eng (vi-en@online.no).

Pioneren Ole Tobias Olsen

Forslaget om jernbane i Nord-Norge ble første gang lansert i 1872 av Ole Tobias Olsen. Dette var bare 18 år etter åpningen i 1854 av Norges første jernbane fra Oslo til Eidsvoll. Olsens første forslag var en jernbane fra Mo i Rana via Haparanda i Sverige til Russland med hensikt å fremme norsk fiskeeksport til Russland. Han hadde nemlig vært i London på verdensutstillingen i 1862 og sett jernbanevogner full-lastet med fisk fra Skottland og skjønte at dette kunne være redningen for fiskeriene i Nord-Norge. Med jernbane kunne fisken nå markedene fersk eller frosset mye raskere og få en bedre pris. Senere arbeidet Ole Tobias Olsen for å realisere Nordlandsbanen, dvs. en jernbane fra Trøndelag på langs av Nordland fylke, i første omgang til Bodø og Røsvik i Sørfold kommune nord for Fauske, og Ole Tobias Olsen gikk personlig opp nesten hele jernbanetraséen.

Nordlandsbanen 1875-1962

Nordlands første jernbanekomité ble nedsatt på amtstinget (amt=fylke) 28. juli 1875. Da Norge fikk sin fulle selvstendighet i 1905 var jernbanen nådd fram til Sunnan ved Snåsavatnet i Nord-Trøndelag, og dette forble endestasjonen helt til 1926. Som et helt separat prosjekt var malmbanen Ofotbanen fra Sverige til Narvik ferdigbygd i 1902. Noen år senere ble situasjonen på denne tiden beskrevet slik:

«Inntil 1. januar 1919 hadde staten bevilget i alt 300 millioner kroner til jernbanebygging i Norge. Disse utgifter hadde Nord-Norge vært med å bære, - og banenes årlige underskudd likeså. På den annen side hadde Nord-Norges eneste statsbane - Ofotbanen - fra den ble åpnet i 1902 til 1. juli 1918 hatt et nettooverskudd på ca. 14 millioner kroner. Alle disse millionene var gått inn til statsbanene og ikke en øre av dem var benyttet innen Nordland fylke, - ja, man kan kvie seg ved å si det: Enn ikke en vei gikk fra Mosjøen over Mo til Bodø, - ikke en vei fra Bodø til Narvik, - fylkets største byer. Hvis den som ser på disse nøkterne fakta vil opphøre med å forundre seg over den harme og amperhet, som diskusjonen om jernbanen har hatt så lett for å tenne i nordlendingenes ellers så elskverdige og avbalanserte sinn.»

På starten av 1900-tallet ble det etter hvert slik at to stambaner, Sørlandsbanen til Stavanger og Nordlandsbanen til Bodø, ble sett i sammenheng slik at de skulle realiseres samtidig. Dette ble endelig vedtatt i Stortinget i november 1923. I Nordland opplevde de likevel at Sørlandsbanen ble søkt favorisert, og samme forfatter skrev:

«Som man ser: Evig aktpågivenhet, evig renn, evig propaganda, - for ikke å miste opinionens støtte og for ikke å bli forbigått av den store sydlige konkurrent i veddeløpet. Hver gang alt så noenlunde trygt og sikkert ut, dukket farer frem og slet på nervene.»

I virkeligheten ble det slik at Nordlandsbanen kom fram til Grong i Nord-Trøndelag i 1929, til havna i Mosjøen 5. juli 1940, til Mo i Rana 21. mars 1942, og til Lønsdal nord på Saltfjellet 8. desember 1947. Under krigen ble jernbanebyggingen forsert av de tyske okkupantene og utført under umenneskelige forhold av slavearbeidere. Som et bevis på riktigheten av Ole Tobias Olsen sin visjon: Da jernbanen var ferdig fram til Lønsdal i 1947, ble dette straks en terminal for fiskeeksport: biler kom fra nord med fisk som ble lastet over på tog på Lønsdal stasjon for frakt sørover. Og dette skjedde altså oppe på Saltfjellet, hele 512 meter over havet.

Til Bodø kom Nordlandsbanen først 1. desember 1961 med offisiell åpning 7. juni 1962. Sørlandsbanen til Stavanger derimot åpnet hele 18 år før, i 1944. Det var også store planer og arbeid for å føre jernbanen videre fra Fauske til sørsida av ytre Tysfjord, Korsnes eller Kalvik som er i nærheten av dagens fergeleie på Bognes. Herfra var det kort forbindelse med fraktebåt til Lofoten, Vesterålen og Ofoten, og det var tenkt å sette tog på jernbaneferge over til nordsida av Ofotfjorden, til enten Evenes eller Narvik, for videre jernbanetransport nordover. Som kjent har det ennå ikke blitt mer jernbane nord for Fauske.

Tromsbanen 1877-1949

Bare to år etter Ole Tobias Olsens første initiativ, i 1874, foreslo Karl Pettersen jernbane i Troms fylke. Pettersen var geolog, skolemann, politiker og tollkasserer i Tromsø. «Jernbanekomiteen av 1877» arbeidet for en jernbane fra de nordsvenske malmfeltene til kysten i Troms, men som kjent valgte man til slutt i stedet traséen fra Bjørnfjell til Narvik, Ofotbanen. I perioden 1900-1910 var det derfor stillstand i arbeidet for jernbane i Troms.

Fra året 1911 skrev redaktør Erling Steinbø i Bladet Tromsø kraftfulle innlegg for jernbane i Troms. I 1912 ble dette fulgt opp av Bardu kommunestyre, og i 1913 av et enstemmig Troms fylkesting. Staten bevilget penger til en befaring av traséen samme år. I 1919 dannet man «Troms jernbanekomité» med styremedlemmer fra fylket og fra kommunene Tromsø, Bardu, Målselv og Lenvik. I begrunnelsen for en Tromsbane var det lagt vekt på forsvarspolitiske og næringspolitiske argumenter. Slike begrunnelser kunne brukes over hele landet, men noe som bare gjaldt for Troms og Finnmark var den totale mangel på jernbane i det hele tatt og særlig da en stambane på langs av det nordligste Norge.

I 1922 og 1923 la to regjeringer etter hverandre fram forslag til en omfattende jernbaneplan for Norge. Ingen av dem foreslo jernbane i Troms og Finnmark. De to regjeringene mente nok de hadde prioritert Nord-Norge høyt nok med å foreslå Nordlandsbanen forlenget fra Grong i Trøndelag til Bodø. Men i Stortinget var det støtte for jernbane også i Troms. Jernbaneplanen ble behandlet i Stortinget fra 12. til 22. november 1923. Dette var til da den lengste

debatten om en enkelt sak i Stortingets historie. I voteringen 20. november 1923 stemte 110 for og bare 19 i mot å bygge jernbane fra Setermoen til Balsfjorden, 21 var fraværende. I alle partiene var det enten overveldende flertall eller enstemmighet for denne banestrekningen i Troms.

I 1946 var det et stort jernbanemøte i Narvik der samferdselsministeren, hele Stortingets vei- og jernbanekomité og lokale krefter deltok. Fylkesmann Arne Aas i Troms sa der at «(...) kravet om banen i dag har rett til å komme i en særstilling av den enkle grunn at denne banen er den eneste stambane som det står igjen å bygge. Som det er henger ikke landet sammen!» Fylkesmann Aas nevnte også «(...) at det nå er bygget jernbaner i Norge i 95 år uten at en eneste øre er ofret på Troms og Finnmark. Vi har vært med på å betale for jernbanene i andre landsdeler, men nå vil vi gjerne se resultater her.»

20. februar 1947 innledet Nordland fylkes og Troms fylkes jernbanekomiteer et samarbeid. Det ledet videre til et felles bokprosjekt på 337 sider kalt «Stambanen gjennom Nord-Norge» som ble utgitt i 1949. De første fem årene etter krigen sto i optimismens tegn, også når det gjaldt Nord-Norgebanen: Norge skulle gjenreises og utvikles.

Fra Sør-Norge ble det iblant sagt at jernbanekravene i Troms måtte vente til Nordlandsbanen var ferdig, men som fylkesmann Aas i Troms skrev i 1949 i den nevnte boka:

«Hvor har det forøvrig ellers forekommet her i landet, at et fylke har måttet vente på sin første meter jernbane, inntil nabofylket - i dette tilfellet landets lengste - har fått sin linje ferdigbygget? For oss her oppe virker talen om det norske jernbanenett temmelig fjernt. Vi føler oss nærmere tilknyttet det svenske jernbanenett, et forhold som er uheldig på mange måter. Vi har ikke i lengden råd til å unnvære noe av de bånd som kan knytte nasjonen sammen. Og det er ikke bare i Nord-Norges interesse at denne landsdelen også kommunikasjonsmessig kan bli, og føle seg, stillet på like fot med landet forøvrig.»

Første nedtur 1950-1976

Samme år som jernbane-optimismen var på topp i Nord-Norge, slik det nevnte bokverket «Stambanen gjennom Nord-Norge» utgitt i 1949 viste, satte staten ned den såkalte Jernbanekommisjonen av 1949, og den kom med sin innstilling i 1953. Her var konklusjonen at det ikke skulle bygges mer jernbane nord for Fauske og Bodø, i stedet skulle området få bedre veier enn resten av landet. Dette var på denne tiden mange som trodde at bilen var framtidens transportmiddel som skulle løse alt. Om veiene nord for Fauske og Bodø ble så mye bedre enn i resten av landet der det også går jernbane, kan diskuteres. I 1958 vedtok Stortinget 10 års byggepause for videreføring nordover fra Fauske. Etter at NSB i 1968 lagde en ny utredning av Nord-Norgebanen anbefalte Samferdselsdepartementet fortsatt ingen utbygging.

Nord-Norgebanen igjen aktuell 1977-1994

I løpet av 1970-tallet ble troen på bilen mindre, nordnorsk selvbevissthet og ønsket om satsing på distriktene større, og jernbane i nord ble igjen et krav. Tromskomiteen for jernbane ble dannet i 1977 med den mangeårige rådmann i Harstad kommune, Magnar Hellebust, som leder. Hellebust, som politisk tilhørte Venstre, var sentral i arbeidet for å få bygd Tjeldsundbrua og få etablert Evenes lufthavn, og han lyktes med begge deler. Men Hellebust arbeidet dessverre forgjeves i alle disse 17 årene for Nord-Norgebanen. Tromskomiteen for jernbane var dengang en selvutnevnt komite og besto av tunge navn med god spredning politisk, geografisk og yrkesmessig.

I 1981 kom Ribu-utvalget (6 departementale embedsmenn samt fylkesplansjefen i Nordland og samferdselssjefen i Troms fylkeskommuner) med sin innstilling (NOU 1981: 17) der de kom med en lang rekke positive konklusjoner om Nord-Norgebanen, både i forhold til det sivile samfunn og Forsvaret, men de tok ikke stilling til utbygging. Stortinget behandlet Ribu-utvalgets innstilling i 1983 (S. nr. 320 1983-1984) og vedtok å utsette saken, noe som vakte kraftige reaksjoner i Nord-Norge. Nord-Norgebanen ble så bestemt utredet i en såkalt konsekvensutredning iverksatt av Syse-regjeringen i 1991 og fullført under Brundtlands tredje regjering. Den etterlengtede utredningsrapporten ble publisert i november 1992 under tittelen «Med toget til 69 42 Nord – Nord-Norgebanen Hovedrapport.» Rapporten ga et så positivt resultat at en revidert rapport med mer negative resultater ble laget, og denne rapporten ble så brukt i St.meld. nr. 28 (1993-94), som ble Stortingets grunnlag. Tromskomiteen for jernbane kritiserte den reviderte negative rapporten i skriftet «Nord-Norgebanen. Kommentarer til NSBs rapporter av 20/9 1993», men til ingen nytte.
Lokalt i Troms og Tromsø var det stort engasjement for Nord-Norgebanen våren 1994. Alle de politiske partiene lokalt kjempet for et positivt stortingsvedtak, og et arbeidsutvalg med Åge Seppola (Ap), Marie Fangel (V) og Vidar Eng (SV) prøvde å samordne aktivitetene. Stortinget behandlet Nord-Norgebanen i mai 1994. Et mindretall på Stortinget av Sp, KrF, V og SV stemte for å gå videre med Nord-Norgebanen, et flertall av FrP, H og Ap stemte mot. Alle Nord-Norge-representantene stemte for Nord-Norgebanen bortsett fra en fra Nordland H og en fra Finnmark Ap. Tidligere stortingsrepresentant for Troms Ap, Rolf Nilssen, brukte i et intervju i Nordlys 2. mars 1994 uttrykket «landsdelsforræderi» om statsråder fra Nord-Norge som ikke støttet Nord-Norgebanen.

Andre nedtur 1995-2014

I disse nitten årene var det vanskelig å få særlig oppslutning om Nord-Norgebanen. Under ledelse av fagforeningsmannen Olav Lindrupsen fra Tromsø fortsatte Tromskomiteen for jernbane sitt arbeid uten å gi opp. Likevel skjedde det et par ting som langsomt ga ny optimisme. I stortingsbehandlingen av Nord-Norgebanen våren 1994 hadde Arbeiderpartiet skrevet som en merknad at dersom utviklingen av Barentsregionen tilsa det, så kunne vurderingen av Nord-Norgebanen bli mer positiv. Og Barentsregionen ble i mange år en suksess. Dessuten startet de såkalte ARE-togene (Arctic Rail Express), godstog mellom Narvik og Oslo via Sverige, i 1993, og denne jernbaneforbindelsen ble raskt og er fortsatt i dag en stor suksess. Dette viste potensialet i godstrafikk på jernbane til og fra Nord-Norge. I 2010-2011 ble det laget en ny men dessverre nokså overfladisk utredning av Nord-Norgebanen. En ny organisasjon, Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen, ble også stiftet på denne tiden. Denne hadde mye samme målsetting som Tromskomiteen for jernbane, men hadde geografisk forankring i området fra Fauske i sør til Gratangen i nord.

Ny optimisme 2015-2022

I disse årene snudde holdningen til Nord-Norgebanen fra negativitet og pessimisme til positivitet og optimisme. Hvorfor det skjedde kan ha flere grunner: (1) iherdig arbeid fra noen over mange år, (2) ny satsing på jernbane som et moderne transportmiddel i land som Sverige, Spania og Kina, og også i Norge med godstogene mellom Narvik og Oslo og flytoget Oslo-Gardermoen, (3) økt bevissthet om nødvendigheten av miljøvennlig transport, også som påvirkning fra EU gjennom EØS-avtalen, (4) økt norsk sjømateksport som trengte rask og miljøvennlig transport til markedene.

Det første gjennomslaget på nasjonalt nivå kom 24. mars 2017. Da gikk et stortingsflertall av regjeringspartiene FrP og H sammen med støttepartiene KrF og V inn for en ny utredning av Nord-Norgebanen. Utredningen var ferdig 1. juli 2019, men den ble mye

kritisert. I valgkampen i 2019 oppsto en uvanlig allianse mellom FrP og SV som foreslo følgende vedtak i Stortinget: «Stortinget ber regjeringen igangsette arbeidet med å realisere Nord-Norgebanen». 20. april 2021 samlet et stortingsflertall av alle opposisjonspartiene (Ap, FrP, MDG, R, Sp, SV) seg og vedtok: «Stortinget ber regjeringa setje i gang arbeidet med å realisere Nord-Norgebana.» Men de nevnte partiene skilte lag under avstemningen om Nasjonal Transportplan (NTP) 2022-2033 i Stortinget i juni 2021, slik at NTP-vedtaket ikke sa noe positivt om Nord-Norgebanen. Etter stortingsvalget 13. september 2021 tiltrådte den nye regjeringen av Arbeiderpartiet og Senterpartiet. I Hurdalsplattformen sa disse at regjeringen vil "Gjennomføre en konseptvalgutredning med mål om å realisere utbygging av Nord-Norgebanen. Konseptvalgutredningen skal ferdigstilles og behandles i forbindelse med neste rullering av Nasjonal transportplan.» Dette ble videreført i forliket om statsbudsjettet for 2022 mellom Ap, Sp og SV der det sto at «Stortinget ber regjeringen sikre en fullverdig KVU av Nord-Norgebanen som skal bli en del av grunnlaget for neste NTP.»

Hva skjer nå?

Ved årsskiftet 2022/2023 pågår det to parallelle utredninger, såkalte konseptvalgutredninger, i regi av Jernbanedirektoratet. Den ene handler om alle slags transportløsninger for Nord-Norge, den andre er konkret om Nord-Norgebanen. Disse skal være ferdige i august 2023, slik at de skal kunne behandles av Stortinget i vedtak om ny Nasjonal Transportplan i juni 2024. Tromskomiteen for jernbane deltok på et nettmøte i september 2022 med statssekretær i Samferdselsdepartementet Johan Vasara (Ap), og senere på et møte i Tromsø med utrederne i Jernbanedirektoratet. Inntrykket fra disse to møtene er at siden utredningene bygger på et stortingsvedtak om å realisere Nord-Norgebanen, så er dette noe sterkere enn en vanlig utredning eller mulighetsstudie. Men dette er ikke noe forpliktende vedtak om realisering, dvs virkelig å bygge Nord-Norgebanen. De som ønsker Nord-Norgebanen må derfor fortsette arbeidet. En meningsmåling for noen år siden ga 60 % tilslutning i hele landet og hele 80 % i Nord-Norge, så grunnlaget i opinionen er til stede.

Når det gjelder frivillige medlemsorganisasjoner, så har Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen og Tromskomiteen for jernbane samarbeidet i mange år og arbeider nå for å slå de to organisasjonene sammen. Jernbane Nord AS er et nystartet aksjeselskap og prøver å få til profesjonelle del-utredninger med ståsted Nord-Norge utført av heltids prosjektstillinger. Disse tre organisasjonene arbeider også med å lage en samarbeidsavtale seg imellom. I tillegg er Arktisk Jernbaneforum dannet av Troms og Finnmark fylkeskommune for å samordne den politiske innsatsen, og dette forumet ledes av fylkesråd for samferdsel, Agnete Masternes Hanssen (Ap). I Nordland fylke er Jernbaneforum Nord et tilsvarende politisk samarbeidsorgan som skal fremme modernisering og kapasitetsøkning knyttet til jernbanetransport på Nordlandsbanen og Ofotbanen, samt utvikling av Nord-Norgebanen.

1872 - 1923 - 2022 - 2023

I 2022, var det altså 150 år siden tanken om jernbane i Nord-Norge ble lansert første gang, og i år er det 100 år siden Stortinget vedtok å bygge Nordlandsbanen fra Grong i Trøndelag til Bodø og i tillegg en jernbane fra Setermoen til Storsteinnes i Troms. Det er ganske fascinerende at et framkomstmiddel med en så gammel historie fortsatt er moderne og høyst aktuell selv etter at vi har fått både fly og bil. Tromskomiteen for jernbane planlegger å markere dette med en jernbanemarsj fra 16. til 20. august 2023. Den skal gå fra Storsteinnes i Balsfjord kommune via Øverbygd og Rundhaug i Målselv kommune til Setermoen i Bardu kommune. Vi planlegger en større markering om ettermiddagen søndag 20. august ved kunstinstallasjonen «Prolog Stasjon I» som ligger på andre siden av E6 ved Bardu kirke på Setermoen.

Kilder: «Stambanen gjennom Nord-Norge» utgitt av Nordland fylkes jernbanekomite og Troms jernbanekomite i 1949, Terje Traavik i «Historien om Nord-Norgebanen (NNB) på 15 minutter: Vi har aldri vært nærmere!», utkast datert 25.10.2021 samt diverse avisklipp og annet.

Mer informasjon om arbeidet for Nord-Norgebanen kan finnes på nordnorgebanen.no og tromsbanen.no og jernbanenord.no

Første gang publisert på nordnorskdebatt.no 6.1.23

Tar ikke tak i forsinkelsene

I revidert nasjonalbudsjett foreslo regjeringen Støre mer til både veg- og jernbanesektoren på grunn av lønns- og prisvekst. Samtidig benytter Støre anledningen til å foreslå øke vedlikeholdet på riksveg med 1044,7 mill. kr. Det gjør de ikke for jernbanenettet. Støre har siden 2021 tatt igjen vedlikeholdsetterslep på riksveg med ca. 400 mill. per år. På jernbanenettet har han latt det vokse med mer enn en milliard i året. Støre-regjeringas forfordeling mellom riksveg og jernbane svekker togets relative konkurranseevne.

Pressemelding fra For Jernbane 11.5.23

Gammel og utslitt bane gir flere feil, forsinkelser og innstillinger. Forsinkelsestimene økte med over 10.000 fra 2021 til 2022. Det rammer jernbanes kunder.

For Jernbane mener at det ikke burde være vanskeligere å finne en ekstra vedlikeholdsmilliard til jernbanen enn til riksvegene. - I motsatt fall bør elendigheten deles likt, og jernbanen få ekstramilliarden denne gangen.

Vegvesenet og Nye Veier betaler vel ikke noe utbytte, men regjeringa foreslår at Bane NOR skal betale 50 mill. Dette er penger som i stedet kunne styrket støtteordningen for gods fra veg til bane. Tatt i betraktning at togselskapene også betaler kilometeravgift så er støtteordningen p.t. ingen netto støtte.

Støre foreslår også å styrke kulturminner på jernbanen med 2,5 mill. Det er jo en hyggelig sak, men om ikke fornyelse og investeringer øker snart, er det kulturminner som etter hvert blir den store posten.

Nasjonal transportplan 2025-2036

Fra For Jernbanes høringsuttalelse. Vi foreslår også at det utarbeides en nasjonal jernbaneplan (NJP). Omtale av den kommer i neste utgave.

Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

Økonomisk ramme, jernbane

For Jernbane råder sterkt til minst å legge ramme 3 (+10 %) til grunn og prioritere bane framfor økt kapasitet for vegtrafikk og luftfart parallelt. Med ramme 3 vil jernbanen settes i stand til å ta en større del av transportarbeidet og bidra sterkere i det grønne skiftet. Dette er i tråd med både Hurdalsplattformen, EUs politikk og For Jernbanes formål.

Det grønne skiftet

Vi har både energi-, klima- og naturkrise. Mer på skinner er en viktig del av svaret. Godstog har 6 ganger lavere belastning på miljø og energiforbruk enn lastebil.[1] Høyfartstog med 65 % setebelegg har et energiforbruk på bare 1/10 av flyets.[2]

Batterier har gjort et raskt inntog i samferdsel. I bruk har de nullutslipp, er mer energieffektive og forurenser mindre enn fossilt. All teknologi har også begrensninger. Batterier og hydrogen innebærer mellomlagring av energien. Ved hver overgang oppstår et effekttap. Under optimale forhold utnytter batteriene 70-90 % av strømmen de lades med; effekten synker med temperaturen. Hydrogen utnytter 30-40 %, kilde SINTEF. Jernbanen hadde i 2016 et tap i kjøreledningen på 12,6 %, 6 prosentpoeng bedre enn i 2011.[3] For batteriene skal det brytes mineraler og metaller. Det fører til naturinngrep og utslipp større enn ved produksjon av fossilbil. Gjenvinning krever også ressurser. Tilgang, pris og kontroll på råvarene er strategiske spørsmål. Mikroplast og støy er fortsatt store utfordringer.

Dagens situasjon

Norsk jernbane har en lav markedsandel i forhold til konkurrerende vegtrafikk og luftfart og gjennomsnittet i EU/Skandinavia. Vel 92 % av Norges jernbanenett i ordinær trafikk er enkeltspor planlagt før 1960.

Folkehelse

Befolkningen blir mer stillesittende, tyngre og eldre. Mer bil fra dør til dør gjør ikke situasjonen bedre. Kollektivreiser kombineres ofte med gange og sykling. Dette kan være gull verd i en hverdag også med mye skjermtid.

Noen viktige rammevilkår

Vi mener det var riktig av regjeringen Støre å føre "vaktmesteroppgavene" på jernbanenettet tilbake til Bane NOR, altså Spordrift AS. Vi trenger en jernbane som er godt sammenskrudd.

Dagens infrastruktur gjør det nødvendig å videreføre støtteordningen for overføring av gods fra veg til bane. Vi råder til at støtteordningen sees i sammenheng med infrastruktur¬avgiften.

Jernbanen har bare de årlige bevilgningene. Vegbygging finansieres også med bompenger. En ambisiøs og rask utbygging av jernbanenettet vil kreve finansiering ut over rammene i statsbudsjettet.

Prioriteringsrekkefølge

Så langt de tre økonomiske rammene rekker foreslår vi å prioritere prosjekter omtalt av Bane NOR og Jernbanedirektoratet omtrent som beskrevet nedenfor. Vi har og lagt til noen:

1. **Drift, vedlikehold og fornyelse.** Dette er en forutsetning for at togene skal holde oppsatt rute og for jernbanens troverdighet. Det er ikke godt nok bare å stanse veksten i forfallet.
2. **Fullføre igangværende utbygginger inkl. Dovrebanen**. Etter indre IC foreslår vi at ressursene konsentreres om én strekning om gangen, i første omgang dobbeltspor Hamar–Lillehammer–Øyer. Strekningen må planlegges som del av høyfartsbanen Oslo–Trondheim med maksimal reisetid 2.45–3 timer, avhengig av stoppmønster.
3. **Fellesprosjektet Arna–Stanghelle.** Dagens forbindelse har lav kapasitet og fart, og er rasfarlig. Fellesprosjektet innebærer betydelig redusert reisetid og vil styrke togets konkurranseevne. Prosjektet fikk 200 mill. ekstra til å fullføre planlegging på 2023-budsjettet. Da bør anleggskontraktene lyses ut i 2024. Videre mener vi det er **svært viktig** at prosjektet legges til rette for sammenkobling med en framtidig Vestlandsbane over Haukeli[4] i området Arna–Trengereid. Det vil spare kostnader og inngrep i framtida, jf. NTP 2018–2029 punkt 3.4.3.
4. **Mindre investeringer.** Det handler om økt sikkerhet, smidigere trafikkavvikling og større robusthet mot ekstremvær.
5. **Økt kapasitet for kombitransporter.** Norsk jernbane kan i dag ikke levere den kapasiteten markedet etterspør. Gods fra veg til bane har lenge vært et politisk mål. Målet bør opprettholdes og følges bedre opp.
6. **To tog i timen på Trønderbanen.** Trondheim er Norges 4. største byområde. Dagens tilbud med timestog i grunnrute holder ikke mål. Fullføring bør skje i 2027, som det planlegges for.
7. **Bedre tilbud Stavanger–Skeiane–Ganddal–Ålgård.** Dette er landets 3. største byområde med stor biltrafikk. Frekvens på 10 min krever flere spor til plattform på Stavanger stasjon. Vi foreslår også dobbeltspor mellom Skeiane og en ny Ganddal stasjon sør for Kvernelandsveien (2,8 km). Ålgårdbanen (12 km) bør samtidig reaktiveres som en del av prosjektet. Ålgårdbanen bør prioriteres framfor ny parallell firefelts E39.
8. **Planlegge Nord-Norge-banen.** For de nordlige regioner er et moderne offentlig transport-system på land avgjørende, med jernbanen som navet. På linje med nordnorske aktører mener vi Nord-Norge-banen må planlegges som del av en høyfartskorridor Oslo–Tromsø (Norgebanen), med kobling til det svenske og finske stamnettet over Narvik.
9. **Ny rutemodell Østlandet med nye rikstunneler.** Oslonavet er sentralt i jernbanesystemet. Vi bør ha et godt beslutningsgrunnlag for nye rikstunneler til neste rullering av NTP. Vi foreslår én for større kapasitet øst–vest og én for kobling av Europakorridoren og korridoren til Trøndelag og Nord-Norge. Dette er viktigere enn FRE16.
10. **Dobbeltspor (Drammen)–Gulskogen–Hokksund.** Vi er forundret over at jernbaneetatene ikke prioriterer dette. Dette er en sentral og tett trafikkert strekning. Gulskogen–Mjøndalen er ferdig regulert.

Konkurrerende prosjekter

- FRE16. Prosjektet er negativt for gods på bane og for klima. Terreng- og grunnforhold er kompliserte, konflikter med natur og landskap store. Prosjektet legger sterk føring for høyfart øst–vest via Hardangervidda uten at KVU for korridorvalg er gjennom¬ført. E16 bør oppgraderes til en bussvennlig trasé nær bosetting og dagens veg.
- Tredje rullebane OSL Gardermoen. En stor andel avganger fra OSL er potensielle avganger på et høyfartsbanenett. Arbeidsplassene blir ikke borte om tog erstatter fly.
- E18 Vestkorridoren. Utbyggingen bør avsluttes med Lysaker–Ramstadsletta. Midler tiltenkt Sandvika–Drengsrud overføres til jernbane i korridor 3.
- E6 Moelv–Steinkjer og Rv4 Hunndalen–Mjøsbrua. Vi foreslår Hamar–Trondheim /Steinkjer, ev. med Dombås–Ålesund, som Norges første høyfartsbane. Kopling til Gjøvikbanen. Utbyggingen av E6 samordnes med prosjektet høyfartsbane.
- E39 Hordfast. Prosjektet bør nedskaleres og et indre fast samband via Fusa vurderes pånytt (påpekt av Nye Veier få år tilbake). Innsparte midler overføres til bane Stavanger–Odda–Bergen som delprosjekt på Vestlandsbanen.
- E18/E39 Tvedestrand–Bamble, Arendal–Grimstad og Lyngdal–Ålgård. Det vesentlige av midlene bør anvendes på en helhetlig plan for hele Sørlandsbanen som en moderne korridor.
- E39 Smiene-Harestad. Vi råder til at pengene heller brukes på 10. min. togfrekvens fra Stavanger til Sandnes, 15. min frekvens til Ganddal og 30. min frekvens til Ålgård.
- E134 Saggrenda–Elgsjø. Prosjektet nedskaleres til to–/trefeltsveg for 90 km/t. Sparte midler overføres til dobbeltspor (Drammen)–Gulskogen–Hokksund.
- E134 Røldal–Seljestad. Planlagt standard er H3 og H7, sistnevnte firefelts veg. Vi råder til å velge H3 gjennomgående og bruke sparte midler på å planlegge Vestlandsbanen.
- E16 Kongsvinger–E6 og Rv22 Glommakryssingen Ressursene bør brukes på Kongsvingerbanen; økt sporkapasitet og fjerning av alle planoverganger.
- Rv 25 Hamar–Løten. Alternativ pengebruk: Tilsving på Dovre/Røros/Solørbane på Hamar og Elverum for at tog skal kunne kjøres direkte i flere retninger, samt elektrifisering.
- Ny flyplass Mo i Rana. Pengene anvendes på en moderne Nordlandsbane.
- E6 Megården–Mørviksbotn. Trasé og dimensjonering bør avklares i forhold til en Nord-Norge-bane.
- E6 Nordkjosbotn–Hatteng. Traséen faller delvis sammen med Nord-Norge-banes korridor, ev. med videreføring i retning Alta, og bør avklares med denne.

Fotnoter:

[1] https://www.railfreightforward.eu/sites/default/files/usercontent/white_paper-30by2030-150dpi6.pdf

[2] https://www.norskbane.no/upload_images/900CA87D8C70439CA8EC9B0C4AD44C22.pdf

[3] https://www.banenor.no/elkraft/energi/kraftsystemutredning.pdf

[4] Omtales heretter som Vestlandsbanen

Støtter enhetlig organisering av norsk jernbane

For Jernbane støtter at persontogtilbudet i pakkene "Østlandet 1 og 2" er tildelt ett selskap. For Jernbane har vært kritisk til Solbergregjeringens Jernbanereform. Reformen har gitt mange selskaper, direktører, styrer og større lederlønninger. For Jernbane mener målet heller må være mange nok ansatte i spor, verksteder og på togene. Vi er skeptisk til for stramme anbud, og mener det fra et kundeperspektiv er bedre med en fagarbeider for mye enn en for lite.

Pressemelding 10.03.2023

Jernbane er et transportsystem med tett samspill og stor avhengighet mellom enkeltdelene for å få ut en attraktiv transporttjeneste. Denne kjensgjerningen bør også gjenspeile seg i organiseringen. Det er verd å merke seg at EU-medlemmene Tyskland fortsatt har et DB og Frankrike et SNCF med ansvar for både infrastruktur og tog, riktignok bestående av flere datterselskaper men under ett konsern. Oslo Sporveier har også beholdt en enhetlig organisering, og har vært framholdt som et norsk forbilde.

For Jernbane mener derfor også det var riktig av Støreregjeringa å gjøre Spordrift AS til en del av Bane NOR, og at "vaktmesteroppgavene" på jernbanenettet ikke anbudsutsettes. Vi mener at en infrastrukturforvalter som også har hendene ned i pukken har bedre kunnskap og kontroll. Erfaringene med konkurranseutsetting av disse oppgavene i Sverige, har ikke vært bare gode. Den forrige svenske regjeringa hadde en prosess med å ta vaktmesteroppgavene tilbake i egen regi. Vi kjenner ikke status etter regjeringsskiftet.

Om 2,5 år kan landet ha fått en ny regjering. For norsk jernbane trekker det krefter og fokus stadig å skulle omorganisere. Tenk deg stadig å skulle flytte, pusse opp, ommøblere og skifte jobb. Vi vil derfor oppfordre til en tverrpolitisk enighet om hvordan norsk jernbane skal være organisert.

Som et apropos er det verd å merke seg at Sveits er et land hvor jernbanen står sterkt. Det statlige SBB/CFF/FFS er enhetlig organisert. Landet er politisk styrt etter formannskapsprinsippet (regjeringa består av medlemmer fra flere/alle partier). Folkeavstemninger har en viktig plass i statsstyret. Folket har konsekvent prioritert jernbanen.

For Jernbane er også begeistra for persontogtilbudet for Østlandet som Vy foreslo den 21. februar. Tilbudet kan først kjøres fra 2026, når pågående prosjekter på Vestfoldbanen er fullført. Forslaget innebærer vesentlig flere avganger. Ikke minst liker vi forslaget om direkte ruter mellom Østfold og Romerike/OSL. Vi ser at forslaget bygger på at Vy overtar Flytogets ruteleier, og at Flytoget og Vy-gruppen fusjoneres.

For Jernbane anerkjenner den gode jobben Flytoget har gjort siden 1998. Det er en sterk merkevare med høy kundetilfredshet. På den annen side mener vi tida godt kan være inne for å avslutte en eksklusiv tilbringertjeneste til Gardermoen på spor med svært høy belastning. I de 25 åra som er gått har det også vært en betydelig befolkningsøkning rundt strekningen Flytoget trafikkerer, noe som tilsier at alle persontog på strekningen bør være tilgjengelige for alle. Det er da også flere år sida tanken om å slippe allmenheten til på Flytoget første gang ble ytret i det offentlige rom. Vi mener alle ansatte i Flytoget må få tilbud om jobb i Vy, også på ledelsesnivå, for å videreføre det beste fra bedriftskulturen i Flytoget.

Flere av togselskapene som konkurrerer om offentlige anbud eies også av respektive stater. Vi vil anta at ved å samle kreftene til Vy-gruppen og Flytoget vil den norske stats togselskap stå bedre rustet i konkurransen om framtidige anbud.

Norske Tog til København

Svenskene har lenge kunnet ta toget direkte til København. Vil vi få se de nye norske fjerntogene på København H utover 20-tallet?
Foto: SJ Mediearkiv "påstigande"

De nye fjerntogene som nå er i bestilling vil også kunne kjøre helt til København. Dette bekrefter Øystein Risan, adm. dir. i Norske Tog AS på spørsmål fra For Jernbane.

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

Som mange kjenner til har Danmark en annen type kjørestrøm for tog enn Norge, Sverige, Tyskland, Sveits og Østerrike. Danskene var seinere ute enn de andre landene med elektrifisering. Den ble besluttet først i 1979. Fortsatt har store deler av nettet dieseldrift. Danskene valgte 25.000 Volt vekselstrøm med en frekvens på 50 Hertz, og ligger derfor som ei øy mellom de andre landene som har 15.000 Volt og 16 2/3 Hertz. Hertz er hvor mange ganger per sekund som vekselstrømmen bytter retning.

Sjøl om sporvidden er den samme, kan et tog som er tilpasset den ene eller andre strømtypen ikke kjøre over på et annet system. Øystein Risan forteller at ekstrakostnaden for å bygge nye tog for begge typer kjørestrøm er liten. Derfor har Norske Tog bestilt samtlige av de nye fjerntogsettene for å kunne kjøre på begge strømsystemer.

Oslo-København er en missing link i dagens togtilbud. Man må minst bytte i Gøteborg, kanskje også flere steder. På den ene side kan det være spennende å få en liten smak av flere byer, men det kan også være brysomt og det forlenger reisetida. For Jernbane håper togselskapene som kjører i Norge vil gripe muligheten til å kjøre til København etter hvert som de nye togene blir levert.

Som mange kjenner til er det sveitsiske Stadler Rail AG som fikk kontrakten på nye fjerntog til Norge. I første omgang er det bestilt 17 togsett, med opsjon på å kunne bestille inntil 100 sett i alt. Grunnmodellen som er valgt har fått navnet FLIRT Nordic Express. Den er basert på FLIRT-togene som Stadler har levert til Norge siden 2010/12. Nordic Express er på samme måte et motorvognsett, men med åtte vogner i stedet for fem. Vognene skal heller ikke dele boggier (jacobiner) men får to boggier hver seg. I hvert sett blir det 8 motorer. Samlet motoreffekt blir på 6400 kW for den elektriske utgaven (EMU) og 4000 KW for dieselutgaven (BMU). Disse skal ha egenskaper som også gjør dem egnet til å kjøre over høgfjellet vinterstid.

Norske Tog, Stadler og Jernbanedirektoratet jobber for fullt med å avklare en rekke detaljer før togene kan settes i produksjon i 2024 ved Stadlers fabrikk i Sveits. Bl.a. er det nå avklart at settene vil få samme høyde på gulvene gjennom hele toget, og stigtrinn for av og påstigning (som i dag). I tillegg skal de bygges med to rullestolheiser og fire rullestolplasser. Rullestolbrukere skal få tilgang til Bistro, toaletter og sovevogner. De første settene skal leveres til Norge i 2025 for testing. Etter planen settes de første togene i trafikk på Bergensbanen fra 2026. Der skal de erstatte B7-vognene som nærmer seg slutten av sin levealder. Imidlertid skal Sørlandsbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen alle få nye tog. Det er ikke avklart om norske virksomheter kan få noen oppdrag som underleverandører.

CargoNet tar grep for å bli lønnsomme

Gjennom vinteren og våren har godsselskapet CargoNet jobbet med en plan for å bli lønnsomme. Fra 1. juni 2023 gjorde CargoNet endringer i organisasjonen. Mange år med svake resultater skal snus til overskudd og så vekst. Planen har en horisont på fire år.

Pressemelding fra CargoNet 9.6.2023

Gods på bane i Norge har i mange år strevd med lav lønnsomhet. Og til tross for at både politikere og andre viktige interessenter er helt enige om at vi må overføre mer gods fra vei til bane, har dette ikke blitt prioritert. I mellomtiden har veiene blir vesentlig bedre, slik at trailerens konkurransefortrinn er blitt styrket. Men noe er i ferd med å skje, og administrerende direktør i CargoNet, Ingvild Storås, tar nye grep for å lykkes.

– Vi merker at etterspørselen etter miljøvennlig og trygg transport av gods på bane øker, og vi skal gjøre det vi kan for å levere det kundene ønsker seg. For å lykkes må vi både levere høy kvalitet hver dag, og samtidig digitalisere og redusere kostandene slik at vi er rigget for fremtiden, sier administrerende direktør i CargoNet, Ingvild Storås.

Det er lettere sagt enn gjort, ikke minst når gamle lokomotiver og vogner har skapt store utfordringer den senere tiden. Men med mange konkrete forbedringsprosjekter, og en ny organisering av CargoNet, er Storås sikker på at de skal lykkes. Samtidig er bransjen avhengig av at miljøstøtteordningen som i dag er midlertidig, blir permanent, slik at langsiktige investeringer i lokomotiver og vogner kan gjøres.

– Jeg er overbevist om at den nye organisasjonen der vi legger materiell, kommersiell, plan og produksjon på samme nivå, vil bedre samspillet mellom avdelingene. I tillegg styrker vi den operative ledelseskapasiteten og tydeliggjør ansvaret for kundeleveransen. Målet er at kundene skal merke at det flyter bedre hos oss. Og så får vi løftet satsingen på digitalisering og bærekraft tydeligere frem, fortsetter hun.

Intern rekruttering til ledergruppen

– Å endre organisasjonen gir muligheter, og det er motiverende å se at flere har meldt sin interesse. I min egen ledergruppe har jeg fått inn to nye ledere. Den ene er Linda Ellingsen, som skal lede Drift og produksjon. Hun har i dag ansvar for forbedringsstøtte i Strategi og IT i Vy. Ellingsen har med seg tung ledererfaring fra logistikkbransjen.
Michael Granqvist skal lede Plan og styring, og kommer fra Kommersiell avdeling i CargoNet. Ny kompetanse og mer mangfold styrker oss også, og jeg gleder meg til å jobbe sammen med dem og resten av gjengen i CargoNet. Det er nå arbeidet starter, når alle tiltakene skal gjennomføres samtidig som den daglige drifta ikke skal forstyrres, avslutter Storås.

Skadelig sparekultur?

For Jernbane imøteser resultatene av de granskningene som Samferdselsdepartementet og Bane NOR skal gjennomføre av Follobaneprosjektet. Er det gjort feil eller forsømmelser blir det en sak om garantier, ansvar og om jernbanesektoren har tilstrekkelig kompetanse. For Jernbane har ikke noen oppfatning om dette. Derimot vil vi spørre om det kan finnes en generell sparekultur fra politikken til planlegging og prosjektgjennomføring som kan få negative utfall?

Pressemelding 16.03.2023 fra For Jernbane.

Når et prosjekt er regulert går transportetaten i gang med optimalisering. Et mål er å spare energi, materialer, inngrep og klimagassutslipp. D et er aktverdige formål. På den annen side finnes det standarder som er satt av en grunn. Samferdselsanlegg skal helst tåle mye og vare lenge.

Så er det anbudsprosessene. Lavest mulig pris kan være et race mot bunnen for alle. Normer og standarder skal motvirke dette, men vi antar at forventninger og krav om å velge laveste pris er stor.

På Follobanen gjorde Jernbaneverket om på et av delanbudene fordi det bare kom inn et tilbud som de mente lå for høyt. I ettertid veit vi hvordan det gikk. Jernbaneverket ble dømt til betale erstatning til Skanska. Entreprenøren som kom inn i stedet, Condotte, gikk konkurs. Vi veit ikke hvorfor, men kan de ha hatt for mange underfinansierte kontrakter? Om det ble noen netto besparelse av Jernbaneverkets grep kjenner vi ikke til. Uansett medførte det en forsinkelse av anlegget.

Varmeutvikling og røyk fra høgspentanlegget førte til at Follobanen måtte stenges 29.12.2022. Noe av det som viste seg ikke å holde mål var 2,4 km med høgspentkabler med tilhørende skjøter og endeavslutninger. Kan man ha spart en mill. eller noen 100-tusen på å velge en billigere kabel?

Vi spør om slike forhold kan være utslag av en generell sparekultur, uten at det skal pekes på noen bestemte personer. Store utbygginger koster milliarder. Hvor produktivt er det å spare noen millioner her og der, i hvert fall om man befinner seg i områder hvor man nærmer seg noen marginer? I ettertid er det også en regning å betale. Bane NOR anslår prisen på utbedringene på Follobanen til i underkant av 100 mill. når alt er utført. I tillegg kommer forsinkelsen av nytten av anlegget.

Veioptimisten

Elbilene kalles ofte «nullutslipp».

Pål Jensen (paalhjensen@gmail.com) daglig leder Trafikkaksjonen

Hun sier riktignok at veitrafikken er grønnere enn mange tror, og at det er viktig at den blir helt grønn (uthevet av direktøren). Viktigere enn hva mange tror, eller hva veidirektøren tror at mange tror, er de faktisk forhold. Og veitrafikkens angivelig grønnfarge gjelder også for helse og natur, ikke bare klima.

Noen eksempler:

Ikke desto mindre kreves mer ressurser å fremstille en elbil enn en tilsvarende eksosbil. Elbiler sliter også mer på veiene fordi de er tyngre, og de krever de samme helseskadelige, miljøskadelige og naturødeleggende motorveiene.

Inntil 80 % av mikroplasten i Oslofjorden kommer fra biltrafikken i form av slitasje fra bildekk og bremseskiver. Og denne slitasjen øker voldsomt med høyere fart. Derfor er antagelig de store motorveiene rundt Oslofjorden, med høy fart og stor biltrafikk, de største leverandørene av denne typen forurensninger.

I tillegg til mikroplasten fra bildekk og bremseskiver river biltrafikken i Norge opp ca. 250 000 tonn veipartikler hvert år. Også disse forurensningene øker med høyere fart. I Oslo ble svevestøvet redusert med opptil 40 % langs veier hvor en innførte miljøfartsgrenser.

Nå havner selvsagt ikke all mikroplasten i Oslofjorden. Mange av partiklene fra biltrafikken er så små at de driver langt av gårde og felles ut med nedbøren – ofte i havet. Helt oppe i Arktis havner partikler fra biltrafikken ifølge en studie gjengitt i det vitenskapelige tidsskriftet Nature.

Over 2 mill. mennesker har veitrafikkstøy over anbefalte grenseverdier der de bor, og nærmere 80 % av støyplagene i Norge kommer fra veitrafikken. Dette i følge Statistisk sentralbyrå. Verstingene er de store motorveiene med høy fartsgrense. Langs dem kan støysonene strekke seg opptil 500 m på hver side – faktisk mer hvis de anbefalte grenseverdiene fra Verdens helseorganisasjon (WHO) legges til grunn. Denne støyplagen øker. Elbiler støyer ikke vesentlig mindre enn eksosbiler ved hastigheter over 40–50 km/t. Noen steder har riktignok lavere fartsgrenser redusert støyplagene – som regel kommunale veier som ligger utenfor veidirektørens domene. Dét gjør derimot ikke Trondheimsveien gjennom Oslo. Der har Vegvesenet iherdig motarbeidet forslaget om lavere fartsgrenser.

«Men det som ligger inne i vårt planverk, er to- og trefelts vei, det er gjenbruk og å få bedre vei der det er veldig dårlig vei i dag.»

Det er i så fall mulig motorveien gjennom det vernede Lågendeltaet (i fire felt) ikke ligger inne i direktørens planverk. Kanskje det samme gjelder E18-motorveien gjennom Asker og Bærum (Vestkorridoren) – i seks felt, og E18-motorveien Retvet–Vinterbro (i Sørkorridoren, sør for Oslo). Men til tross for veidirektørens angivelig grønne korridorpolitikk er planene faktisk vedtatt, og de blir nøyaktig like helseskadelige, miljøskadelige og naturødeleggende om de blir fullført.

Det mest interessante ved dette intervjuet – men dessverre et ubesvart spørsmål – er kanskje hva slags vaskemaskin veidirektøren har brukt til en slik grønnvasking både av egen etat og av biltrafikken i Norge.

Sikkerhet rundt planoverganger

På bakgrunn av en artikkel i Glomdalen den 23.1 om ulykker og nestenulykker på planoverganger, skrev For Jernbane et innspill til Bane NOR, landets bybaner, Trygg Trafikk og togselskapene. Bybaner går jo også i samme plan som vegtrafikken.

Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

Som det også står i Glomdalen-artikkelen har det vært færre dødsulykker på planoverganger de siste 10 åra enn foregående perioder. De arbeidene norsk jernbane gjør med å bygge nye dobbeltspor uten planoverganger og sanere og sikre gjenværende planoverganger har effekt. Likevel vil vi gjerne komme med noen innspill som kanskje kan øke sikkerheten ytterligere.

Holdninger og kunnskap

Fra tid til annen har vi observert Bane NORs kampanjer mot planovergangsulykker på stasjonene. Vi spør i hvilken grad slike kampanjer også tas inn i lokalt media og i bil- og motorpresse? Vet Bane NOR i hvilken grad kampanjene når dem som ikke tar toget? Informasjonsplakatene er også pene og hyggelige. Vi spør om det kanskje burde vært brukt sterkere lut med bilder fra planovergangsulykker
som har inntruffet? Involverte personer og kjøretøyer må sjølsagt anonymiseres, eller man kan finne bilder som bare viser materielle ødeleggelser. Man skal selvfølgelig ikke overdrive verken virkemiddelbruk eller omfang, men det er viktig å være tydelig og vise at dette er alvor.

Barn og unge

Holdninger og vaner etableres tidlig i livet. Dagens 30-åringer og småbarnsforeldre var sjøl småunger på 80- og 90-tallet. I Glomdalartikkelen er det bl.a. vist til en hendelse med et barn på sykkel på den ene sida av planovergangen og mor på den andre sida. Det gikk bra, på hengende håret. Trygg Trafikk har i flere 10-år gjort en viktig jobb i forhold til barn og trafikkatferd. Uten å ha
granska alt innhold på tryggtrafikk.no fant vi likevel ingenting der om tog eller bybaner. Vi fant en video om hvordan reise med buss. Videoen var morsom, men det å reise med buss var kanskje ikke så positivt framstilt: ikke visste de når den kom, ikke hvor den gikk og det var lenge og kjedelig å vente - et litt kjipt budskap for oss som vil at flere skal velge kollektivt.

De fleste i Norge bor i en kommune hvor det finnes skinnegående trafikk. De fleste av oss vil på et eller annet vis komme i kontakt med jernbane eller bybane i løpet av livet. Vi vil oppfordre norsk jernbane/bybaner og Trygg Trafikk til å samarbeide og lage materiell som forklarer skinnegående trafikk og hvordan forholde seg til den, og gjerne også hvordan man bruker den! Vi vil tro at dette ikke behøver å koste all verden, men ulykker gjør det.

I mai, tre måneder etter at vi sendte dette innspillet, omkom en eldre mann i en planovergangsulykke ved Sander på Kongsvingerbanen. Det var et arbeidstog som holdt lav fart.

Er Ringeriksbanen bra for Norge?

Hurdalsplattformen har et mål om å øke norsk jernbanes andel av trafikkarbeidet. I dag er den lav og godt under snittet i Europa og i våre naboland. Skal vesentlig mer gå med tog må jernbanenettet bygges ut. Til det trengs gode, helhetlige planer med et (inter)nasjonalt perspektiv.

Dette ble sendt av For Jernbane som et åpent innspill til politikere og media 14.11.2022

Planene for Ringeriksbanen over Sundvollen og Sandvika er en gammel prosjektidé som vi mener bør tas opp til ny og uhildet vurdering. Samferdselsdepartementet mente da også i 2012 at utredningene om Ringeriksbanen ikke hadde vært gode nok, og med for sterke føringer på at nettopp en trasé over Sandvika og Sundvollen skulle velges.

17.11.22 markerte ordførere og samfunnstopper langs Bergensbanen sin misnøye med regjeringas forslag til statsbudsjett og etterlyst bl.a. Ringeriksbanen. Ordfører Ringkjøb på Voss og lederen for Forum nye Bergensbanen Hilde Magnusson hevder at Ringeriksbanen handler om å kutte klimagassutslipp, å kunne kjøre Bergen-Oslo på 4 timer og overføre trafikk fra fly til tog. Dette stemmer dårlig med offentlige utredninger, men det kom ikke fram på nyhetene.

Klimagassbudsjettet for Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 (FRE16) viser at utslippene i et 60-årsperspektiv er 10 ganger større enn gevinsten. Beregnet overført flytrafikk er beskjeden. Største klimagevinst er overføring fra buss til tog. Ringeriksbanen er heller ikke planlagt for ordinær godstrafikk. E16 med fire felt vil derimot fremme lastebilen.

I ei tid hvor miljø og matsikkerhet står i fokus bør man også ta med at FRE16 er planlagt gjennom internasjonalt verna våtmark og over Norges mest produktive matjord. I tillegg legger krevende grunnforhold med Krokskogens geologi, djupe lag løsmasser, også kvikkleire, og mye vann godt til rette for en dyr utbygging.

Det er et gap mellom 4 timer som Ringkjøb og Magnusson snakker om og den kjøretida som kan oppnås ved bygging av Arna-Stanghelle og FRE16. I dag bruker persontog Bergen-Oslo 6:30 - 7 t. Med dobbeltspor Bergen-Stanghelle og FRE16 vil kjøretida i følge Jernbanedirektoratet sin Fjerntogstrategi være 5:45-6 timer, gitt fjerntog hver annen time. Skal det bare kjøres ekspresstog kan man komme ned i 5:10-5:15 t men da med bare fire daglige avganger og færre stopp. I begge tilfeller skal også godstogene ha plass på sporet.

Skal vi nå 4 timer og vesentlig flere avganger må det bygges mye mer enn de to etterlyste fellesprosjektene. F. eks. bygges det nesten 60 km nytt dobbeltspor på Dovrebanen for å spare 30 min. mellom Oslo og Hamar.

4 timer høres bra ut, men har en vesentlig ulempe. Erfaring fra flere land viser at 4 timer reisetid med tog bare vil gi toget en andel av samlet tog- og flymarked på 40-50 %. Det gir svakere klimagevinster og lavere inntektsgrunnlag for en ny bane. Da mener vi nasjonen like greit bør ta steget fullt ut og bygge for reisetid 3 timer eller kortere. Da tar toget majoriteten av markedet.

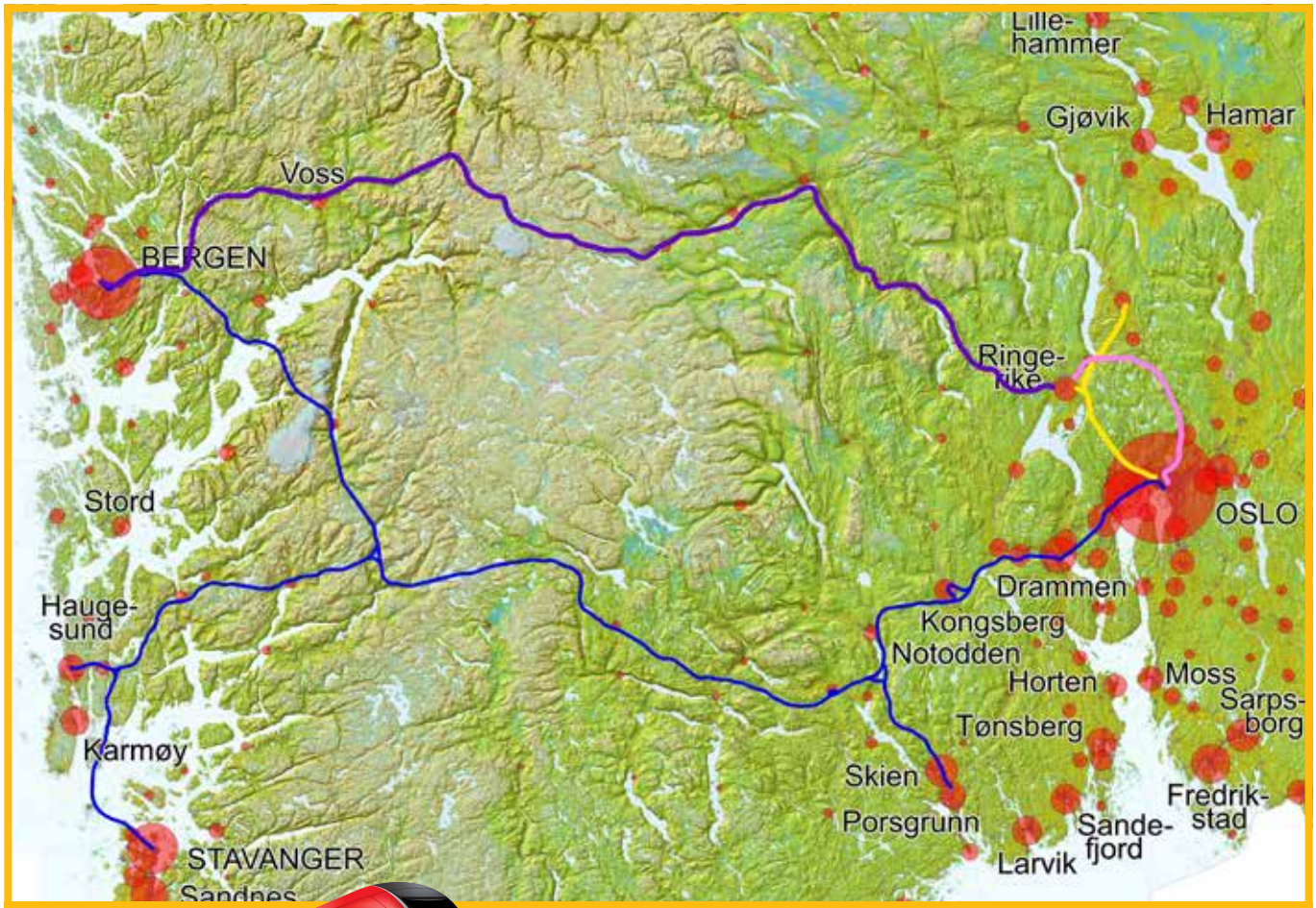
FRE16 vil legge tunge føringer på at en høgfartsbane skal bygges i nær samme korridor som dagens Bergensbane. Denne er omtalt som Hallingdalslinja i Høyhastighetsutredningen fra 2012, alt. D1. Bergensbanens korridor er problematisk for høgfart med stor stigning mellom Voss og høgfjellet og med Hallingdal som et trangt dalføre. En tunnell Voss-høgfjellet vil bli mer enn 40 km og med maksimalt tillatt stigning. Det betyr stor belastning på togmateriellet. Ny linje vil også ellers i stor grad gå i tunnel, og mye av reiseopplevelsen vil bli borte. Nye stasjoner kan bli ugunstig lokalisert i forhold til tettstedene.

Det er ikke sikkert at det som framstod som den beste trasékorridoren på 1890-tallet også vil være den beste i det 21. århundret. Da mener vi det er riktig med en åpen og uhildet debatt om hvordan et nytt jernbanesamband mellom Østlandet og Vestlandet bør se ut.

For Jernbane mener Haukelikorridoren vil være den mest fremtidsrettede. Her kan vi få 5-6 togsamband i ett og reisetider godt under 3 timer. Nye Veier AS har skissert kjøretid 4 timer på en 4-felts E134 over Haukeli. I så fall er endepunktstrafikken både på Sørlansdbanen og Bergensbanen drenert vekk.

Se kart neste side for For Jernbanes alternativ

Gol stasjon



Kart Norsk Bane, Haukelibanen. For Jernbane har tegnet inn Bergensbanen og Lommedalslinja (gul) og Nittedalslinja (rosa) som alt. innkorting i øst.

5 PÅ TOGET

Denne gangen har vi intervjua reisende på Gardermobanen med det nye flytoget. Vi spurte om de ville valgt fly eller tog, gitt at toget ikke brukte mer enn 3 timer og kosta omtrent det samme. For reiser mellom Nord- og Sør-Norge var eksempelet gjennomgående nattog som greide turen mellom kvelden og tidlig neste morgen.

Embla
Hun reiser fra Økern i Oslo til Stavanger. Til Oslo S kom hun med buss. På Sola blir hun henta med bil. Dette er ei fritidsreise. Hun tar turen ca hver 3. måned. Hun eier en sykkel. Til daglig er dette transportmiddelet hun bruker mest. Hun valgte Flytoget til OSL fordi det er raskest. Hun hadde valgt toget om Oslo-Stavanger gikk unna på under 3 timer.

Petter
Han skal hjem til Bergen etter å ha besøkt flere byer på Østlandet. Til Oslo S kom han til fots. Fra Flesland tar han Bybanen og buss til Åsane. Dette er ei fritidsreise som det er første gang han foretar. Til daglig reiser han mest kollektivt, inkluder at han flyr mye innenlands. Han har ikke sykkel eller bil. Han velger Flytoget fordi det er raskest. Han er klar over at dette er et nytt tog. Han synes det er flott, behagelig og har gode seter. Viss tog var billigere enn fly ville han vurdert det. - Jeg får billige flybilletter gjennom jobben, forteller han.

Halle
Hun er på ferie med familien i Norge og kommer fra Idaho i USA. Nå reiser de Trondheim-Oslo. Til Værnes brukte de leiebil. Fra Oslo S går turen videre til fots. Det er første gang i Norge. Til daglig hjemme bruker hun mest bil. - Vi har ikke noe kollektivtilbud, forklarer hun. Hun eier også en sykkel. Hun liker tog og elsker å se på utsikten. - Tog er enkelt å bruke, sier hun. Med under 3 timer Trondheim-Oslo ville hun kanskje valgt tog framfor fly.

Pål
Han reiser Harstad-Oslo. Til Evenes tok han flytaxi. Fra Oslo S går han. Dette er ei arbeidsreise som han tar ofte. Til daglig kjører han mest bil. Han eier óg en sykkel. Han er klar over at det er alternativer til Flytoget fra OSL, så det er kanskje litt på vane at han valgte Flytoget? Gitt at jernbanen var bygd ut og toget greide turen over natta ville han helt klart valgt dét framfor fly.

Øyvind
Han reiser Bodø-Kongsberg. Til Bodø lufthavn tok han bil. På Kongsberg går han videre. Dette er arbeidsreise/etterutdanning. Han tar turen ca 3 ganger i kvartalet. Han eier også en sykkel, men det blir mest bil til daglig. - Det hadde vært fristende å velge tog, men det er også et økonomisk spørsmål. Pris er viktig. Jeg har prøvd nattog en gang, det var ok sier han.

NORGE P. P.
posten

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

Sprengt kapasitet fra Lysaker til Bodø

Det 1290 km lange sporet Lysaker-Bodø lyser rødt på kartet. Her er det ikke plass til flere avganger verken med folk eller gods.

De siste årene har det blitt stadig flere tog på linja. I dag kjører togene i kø på det som i all hovedsak er milevis med enkeltsporet jernbane. Det fører til lengre reisetid og flere forsinkelser. I tillegg går mange banestrekninger gjennom ett punkt: Oslo S. Det betyr at en feil her raskt forplanter seg til tog som blir kjørende i kø.

Strekninger med sprengt kapasitet:

- Lysaker-Oslo S-Trondheim
- Trondheim-Bodø
- Oslo S-Kongsvinger

Strekninger som nærmer seg fulle:

- Stavanger-Egersund
- Drammen-Kongsberg
- Oslo S-Roa, på Gjøvikbanen

Mil etter mil med enkeltspor

Til tross for flere utbygginger av dobbeltspor de siste årene, er fortsatt det aller meste av landets 4200 kilometer med skinnegang enkeltsporet. Her kan ikke tog kjøre forbi hverandre. Raske passasjertog kan ikke passere tregere godstog. Det kan kun gjøres inne på stasjoner med flere spor, eller der det er bygget kryssingsspor, som er en kort strekning med dobbeltspor.
De senere årene har vi hatt en sterk økning i antall tog. Det er viktig for klimaet og samfunnet at mer transport flyttes fra veiene til skinnegangen. Men paradoksalt nok gjør det også togtilbudet mindre pålitelig.

Enkel og kostbar løsning

Sprengt kapasitet gjør at Bane NOR må si nei til flere togselskap. Bane NOR skulle gjerne hatt mye større kapasitet til grønn, utslippsfri og energibesparende transport på skinner.

I mange år har vedlikehold av dagens jernbane stått øverst på Bane NORs agenda. Likevel slites den gamle infrastrukturen ned raskere enn vi klarer å vedlikeholde den, fordi trafikkmengden har økt.

Målet om 90 % punktlighet er ikke lenger realistisk. Selv på dager der vi ikke har uvær eller feil i trafikken er punktligheten under målet på strekningene med sprengt kapasitet. Grunnen er køkjøring.

Bane NOR mener det må satses på en større utbygging av kryssingsspor, kombinert med økt vedlikehold.

I Hurdalsplattformen har regjeringen adressert akkurat disse utfordringene. Her heter det at vi skal «bygge flere kryssingsspor og dobbelsporparseller og utbedre flaskehalser for å få bedre hyppighet og regularitet på togtilbudet mellom landsdelene».

Transportsektoren står for over 30 % av alle klimagassutslippene i Norge. Av disse utslippene kommer 0,1 prosent fra jernbanen. Å satse på tog, er å satse på en bærekraftig fremtid, i følge Bane NOR.

Kilde: Pressemelding fra Bane NOR 15.6. Den er forkortet av redaksjonen

NORSK JERNBANEFORBUND