

FOR JERNBANE

Valg 2025, s. 6

- Digitalisering, s. 3**
- Lyntoget, s. 11**

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

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



Ansvarlig redaktør:
Leder: Kjell Erik Onsrud

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

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

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

FORSIDEFOTO: Haugastøl på Bergensbanen. CargoNet-tog retning Oslo venter på kryssende tog.

FOTO: Rune Fossum

**FRIST FOR STOFF
TIL NESTE UTGAVE:**
7. november



INNHold

Digitalisering av togtrafikken	3
Stortingsvalg 2025	6
Verkstedssituasjonen	8
Platform Nord Forum	10
Lyntoget vi neker å bygge	11
Revidert Nasjonalbudsjett	12
Høghastighetståget flyger fram	13
Otta bru	14
Nattog i India	15
Julie Poly	16
Ledig togmateriell	17
El-lastebiler	17
5 på toget	19

□ Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

Valg 2025

Basert på hva partiene har foreslått til jernbanen i sine alternative budsjetter er det MDG som har den beste politikken med Rødt som nr 2 og Venstre som nr 3. Under streken ligger KRF og Høyre som vil kutte. MDG vil bevilge til et rimelig, nasjonalt månedskort. Jeg er i tvil om norsk jernbane vil takle den økte etterspørselen per i dag med betydelige vedlikeholdsetterlep, og en organisering som heller IKKE er optimal for vedlikeholdet av togene.

Alle partiene vil prioritere vedlikehold og ha mer gods på bane. Skal det skje, så må de ville det med større kraft enn hittil. Jeg mener støtteordningen for godsoverføring må sees i forhold til infrastrukturavgiftene slik at det blir en netto støtte. Ordningen bør også gå over flere år, som i Sverige, for bedre forutsigbarhet. Godstogene bør gis forkjørsrett i tilfeller der det betyr mye for gods- og mindre for persontrafikken. På investeringssida bør kryssingsspor, strømforsyning og terminaler prioriteres framfor mer parallell 4-felts veg samt Fellesprosjektet Ringerksbanen/E16. Det er dyre prosjekter som fremmer trailere, IKKE toggods. Konkurransopolitikken bør også sees på. I dag har hvert godstogsselskap sitt utstyr på terminalene. Det blir dyr parallellkjøring. Dette må samordnes.

Raske tog er lønnsomme tog. Rødt, SV, Venstre og MDG vil utrede høyhastighetsbaner. KRF og SP vil at tog skal konkurrere bedre med fly. FRP vil at tog skal konkurrere med fly til Stockholm og København og oppgradere nettet mellom norske storbyer til å tåle høy hastighet. Høyre vil bygge ut nettet for å korte reisetida og øke kapasiteten. AP vil at jernbanen skal ta en større andel av transportarbeidet. Du får trekke dine slutninger! Når det gjelder organiseringa av norsk jernbane så vil partiene til venstre ha færre selskaper, statlig styring og kontroll og ikke konkurranseutsette persontogtrafikken. På høyresida vil de fortsatt konkurranseutsette. Samtidig ser man i programmene en erkjennelse av at dagens organisering ikke er optimal. Høyre og FRP vil beholde Flytoget som eget selskap/dedikert tilbud til OSL, og la Nye Veier AS bygge ny jernbane.

For Jernbane støtter opplegget til Arbeiderpartiet med å integrere Flytoget og gjøre det tilgjengelig for alle til vanlig takst. Dette fordi kapasiteten på spor og tog mellom Drammen og OSL er sprengt, og fordi det vil ta flere år å bygge Rikstunnelen. Da er det naturlig å utnytte tilgjengelig kapasitet best mulig for flest mulig. Flygarantien bør imidlertid videreføres.

Jeg er mot at Nye Veier skal bygge nye prosjekter per i dag. Det vil drenere Bane NOR for kompetanse og i realiteten innføre enda et selskap (Nye Veier divisjon bane). Prosjektene henger sammen med eksisterende bane, og det vil bli behov koordinering mellom selskapene, en koordinering som i dag kan gjøres internt. Dersom det nye politiske flertallet vil bygge noe virkelig stort, for eksempel høgfallsbane Hamar-Trondheim, da er det naturlig å skille det ut i et eget selskap slik man gjorde med Gardermobanen.

Medlemskontingent 2025

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

Noen medlemmer har betalt uten å oppgi navn. Da vet vi ikke hvem det er, og dermed er det en giro i bladet sjøl om du har betalt.

Digitalisering av togtrafikken

Digitalisering av jernbanen har mange fordeler. Det åpner muligheter for bedre utnyttelse av spor og tog, kan forebygge kostbare skader og gi større pålitelighet. Utfordringene går på kapasiteten til å produsere, levere og installere utstyret, samt nødvendig finansiering.

■ Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

Digitalisering var tema på et møte som Forum for nordisk jernbanesamarbeid (NJS) arrangerte hos Voith Turbo AS i Oslo i januar. Forutsetningene er ERTMS og digitale automatiske koplinger (DAC)

ERTMS

Det nye felleseuropeiske signalsystemet ERTMS ble vedtatt som ny standard i 1995, og er grunnleggende for digitalisering og integrering av den europeiske jernbanen. Digitaliseringen foregår innen felles europeiske rammer. Europe's Rail, FP5 TRANS4M-R og European DAC delivery programme er samarbeidsorganer og programmer som skal drive prosessen framover.

Koordineringen av ERTMS på europeisk nivå omhandler i første rekke EUs godskorridorer. Bane NOR er tilsluttet Scan Med Corridor Group. Denne korridoren strekker seg fra Nordkalotten til Sicilia og Malta. EU har ikke satt noen «tidsfrist» for innføring av ERTMS på korridorene, men gir støtte til implementeringen. Alle land i EU/EØS er likevel pålagt å ha en plan for ERTMS, men

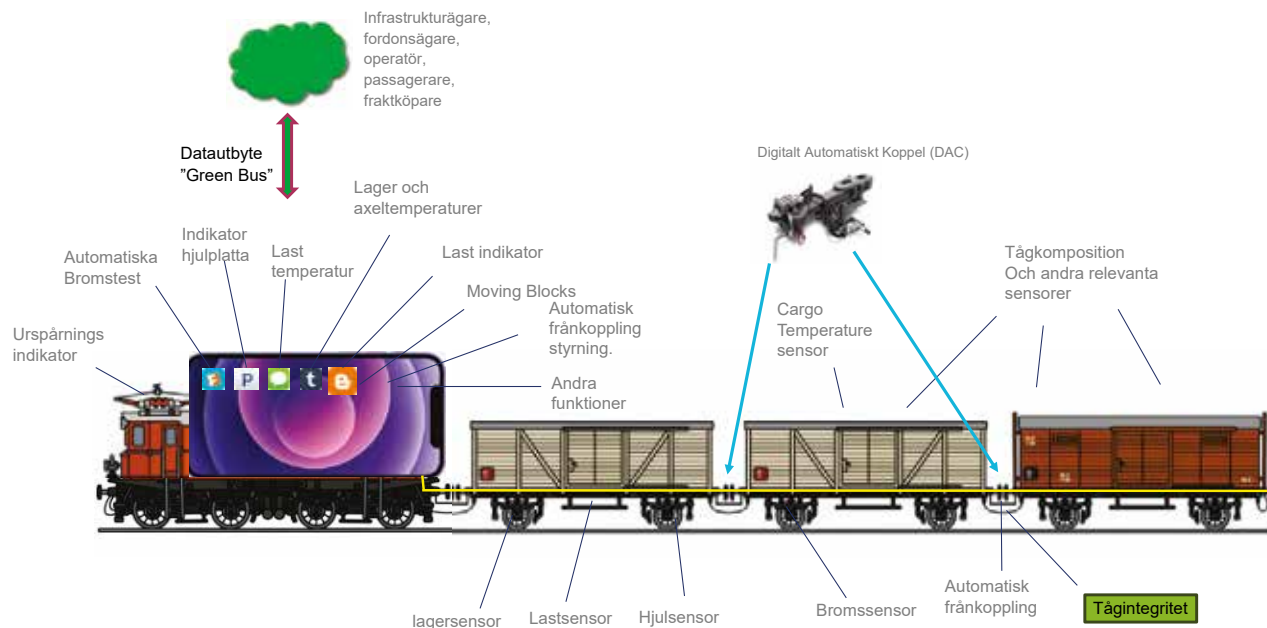
altså uten noen overordnet frist for når det skal være fullført. Norge og Sverige koordinerer ERTMS over grensa, slik andre europeiske land med grenseoverskridende trafikk også gjør. Med Ofotbanen/Malmbanan som eksempel så har Trafikverket en plan om fullføring i 2029, mens Bane NOR foreløpig har mål om 2028. Sjølv om en av dem kommer før den andre til Riksgrensa så vil systemene likevel "snakke sammen" og ha enhetlig funksjonalitet, opplyser Bane NOR.

ERTMS er en standard, men likevel ikke hyllevare. Hvert land utvikler de tekniske løsningene sjølv og tilpasser til lokale forhold. Bane NOR opplyser at Norge er det eneste landet som har valgt samme løsning for hele sitt jernbanenett. – Det blir rimeligere, og vil gi en mer helhetlig utbygging, skriver de. Likevel tar det tid å innføre det nye signalsystemet. I Norge er det bare Østre Linje og Gjøvikbanen Nord som så langt har ERTMS i drift.

ERTMS er en stor investering. Høsten 2024 hadde prosjektet ei kostnadsramme på 37,8 mrd. ERTMS er også kraftig forsinket i forhold til opprinnelig plan pga. faktorer som utfordringer med global varetransport, tilgang på komponenter og kapasitet ved verkstedene for ombygging av tog. For Norge ble Nasjonal signalplan første gang utarbeidet i 2013. Den er siden revidert 4 ganger. 2023-planen tar sikte på at ERTMS er ferdig installert i Norge i 2034. Bane NOR jobber kontinuerlig med strategien for videre utvikling og utrulling av ERTMS.



Avsporinger kan ødelegge kilometervis med sviller. Foto: Bane NOR



ERTMS krever tilgang til et transmisjonssystem og et telekommunikasjonssystem langs sporet. Dagens togradio (GSM-R) bygger på 2G-teknologi. Dette skal etter hvert fases ut til fordel for neste generasjon togradio (FRMCS) som blir basert på standard 5G. Bane NOR antar at en overgang til nytt kommunikasjonssystem ikke vil påvirke planen for utbygging av ERTMS.

Voith turbo

På seminaret holdt Ronny Mosny og Sverker Hoflin fra Voith en presentasjon. De er salgssjef jernbane, for hhv. Voith Norge og Voith Sverige. De mener at å digitalisere jernbanen er en rask og kostnadseffektiv måte å øke kapasiteten, tilgjengeligheten og robustheten på.

Ronny Mosny og Sverker Hoflin fra Voith opplyser at med ERTMS nivå 3 så kan utnyttelsen av et dobbeltspor øke med inntil 42 %. Togene vil kunne kjøre tettere med såkalt "flytende blokkstrekning" som svarer til sikker bremselengde. For å illustrere viste de til at Sverige i dag har 2085 km dobbeltspor. 42 % kapasitetsøkning tilsvarer å bygge 875 km nye dobbeltspor med dagens signalsystem. Prisen per kilometer "nytt" dobbeltspor med ERTMS blir da bare 68 mill SEK! Å bygge nytt fysisk dobbeltspor ellers kan koste 570 mill SEK/km basert på kostnadskalkylen for prosjektet Ostlenken (Stockholm-Linköping).

Norge har 274 km dobbeltspor. 42 % høyere utnyttelse av disse spora vil tilsvare 155 km nytt dobbeltspor med dagens signalanlegg.

Betegnelsen "ERTMS Nivå 3" er i følge Bane NOR tatt ut av spesifikasjonen (TSI CCS) og heter nå Nivå 2 med togintegritet. Det betyr at togene vet hvor lange de er og at de er komplette, noe som muliggjør å kjøre med flytende blokkstrekning. Godstog uten automatiske digitale koplinger (DAC) vil ikke kunne kjøre med flytende blokk. Bane NOR vurderer likevel muligheten for en mellomløsning hvor persontog benytter kortere virtuelle blokkstrekninger, mens godstog bruker faste som i dag. Det kan gi bedre kapasitet for persontrafikk i rushtid.

På enkeltspora bane vil ERTMS gjøre kryssingene mer effektive med samtidig innkjør til kryssingsspora. På dobbeltspor Automatiske digitale koplinger (DAC)

Ronny Mosny og Sverker Hoflin fra Voith pekte på at det er en

ubalanse mellom persontog og godstog. Persontrafikken mottar betydelige offentlige tilskudd og betaler mindre/får kompensert infrastrukturavgiften. Godstrafikken mottar beskjedne støtte og betaler høye infrastrukturavgifter. Som en følge av de økonomiske rammene er også persontogene i gjennomsnitt nyere, digitalt styrte og har sensorer som overvåker toget og framføringa. Bl.a. er prosessene med brems og til/frakopling automatisert. Godstogene er langt mer analoge og med mer manuell håndtering.

- På jernbanen, hvor alt henger sammen med alt, blir de togene med lavest teknologisk nivå styrende for mulighetene i hele systemet, sier Voith.

Dagens koplinger mellom godsvogner og lokomotiv er manuelle. På godsvogner produsert fra 1966 og framover er det likevel mulig å bytte de gamle koplingene ut med DAC. Dette vil automatisere til- og frakopling. Det er ikke uvesentlig da gjennomsnittsalderen på ansatte som utfører disse manuelle operasjonene er høy, og at det er utfordrende å rekruttere unge til jobben.

Gjennom DAC kan det også strøme data fra sensorer som overvåker hele toget. Lokfører kan få løpende info om tilstanden på brems, hjul og hjulnav.

Skulle det skje en avsporing vil lokfører få melding om det umiddelbart slik at hen kan stoppe toget raskt og dermed begrense skadene på banen. Betydningen av dette kan ikke overdrives. Vi har hatt flere tilfeller av avsporing både i Norge og Sverige hvor avsporede vogner har ødelagt kilometervis med sviller og skinner før lokfører oppdager det og får stoppet toget. Dette førte til kostbare reparasjoner, langvarige innstillinger, tapte inntekter og tapt omdømme.

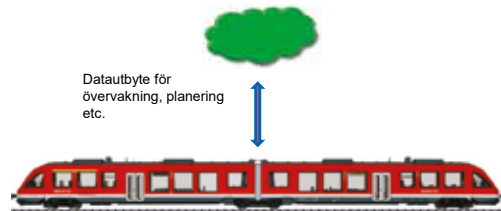
Med DAC kan dataene om toget og framføringa også deles med infrastrukturforvalter, kunder og andre togselskaper som kjører på strekningen. Dette gjøres i dag innen luftfart og vegtrafikk. Data som er konkurransefølsomme deles sjølsagt ikke. Kombinert med ERTMS for flytende blokk kan DAC også brukes til å identifisere flaskehalser i systemet og dårlig utnyttelse av togmateriellet.

Resultat: Obalans i systemet

VOITH

Stor teknisk skillnad mellan passagerar- och godsfordon på järnväg. -> Fordon med Lägst teknisk mognadsgrad blir styrande för möjligheterna i hela systemet

Redo för det automatiserade 2020-talet



Datautbyte för
övervakning, planering
etc.

Digitalt styrda och övervakade med sensorer, automatiserade prosesser exv. bromsar, koppling till och från etc. Självdiagnostiserande. Teknisk nivå följer övriga industrier.

1800/1900 - tal.



Exempel TMX diesel lok från
1960-62

Analoga, få sensorer, många manuella prosesser exv: bromstester, koppling till och från, integritetskontroll etc. Batterisensorer till viss del eftermonterade idag främst för identifikation och läge. Tracksidesensorer under utbyggnad.

"Idag får man ju ha 3 lok i som drar varje tågset för att veta att ett går hela vägen"
Citat 2025-01-13 Logistikchef stort skogsbolag.

Jernbanedirektoratet

Sammen med 70 andre partnere, bl.a. Bane NOR og SINTEF, deltar Jernbanedirektoratet i EU-samarbeidet Europe's Rail som også omfatter digitalisering av godstransportene. Godsprogrammet har navnet "TRANS4M-R". Målet er å gjøre jernbanen til ryggraden i lavutslipps logistikkjeder i Europa. Under dette programmet jobber to klynger kalt 'Full Digital Freight Train Operation (FDFTO)' og 'Seamless Freight Operation' med å utvikle, teste og demonstrere ny teknologi som DAC. Målene med DAC er å øke kapasiteten, hastigheten og flyten for godstransportene i EU/EØS.

På seminaret fortalte Bjørn Bryne fra Jernbanedirektoratet om arbeidet så langt. For DAC foreligger det en overordnet plan "European DAC Delivery Programme" som har ei tidsramme fra 2023 til 2031 og kanskje et til to år til. Den delen av planen som det jobbes med nå er teknologiutvikling. De har et budsjett på om lag 100 mill. Euro. De jobber også med en plan for hvordan man skal gå over fra en type teknologi til en ny (migration plan).

Dette arbeidet er delvis finansiert. Jobben med det juridiske rammeverket for å kunne innføre DAC i alle land er ikke finansiert. De søker nå etter togselskaper som vil være med og teste ut DAC i sin virksomhet. Det som skal verifiseres er de tekniske løsningene i daglig drift, sikkerhet, lønnsomhet og hvordan selskapene takler selve overgangen fra gammel til ny teknologi. Det er starta opp to demo-tog i Sverige mellom Göteborg og Växjö.

CargoNet

Materielldirektør Erik Halland fortalte at det har blitt vesentlig dyrere å installere ERTMS for togselskapene enn opprinnelig beregna. Dette skyldes også at lokomotivene som utstyret skal monteres i

må på verksted. De er dermed ute av drift i lang tid og lenger enn først planlagt. Han sa også at installasjonen i lokomotivene ble starta opp for tidlig fordi installasjonene langs banen er forsinka og ikke klar. Støtten fra staten på 50 % av kostnaden for ERTMS-utstyret i lokomotivene dekker heller ikke utgifter med å leie andre lokomotiver når egne lok må på verksted for å få ERTMS-utstyr. Erik Halland stilte spørsmål ved hvordan vi skal greie å finansiere alle de store investeringene i digitalisering de neste 10 åra? Det med pionertog er også usikkert. Trafikverket i Sverige koordinerer dette arbeidet. Erik Halland sa at CargoNet ikke vil kjøre pionertog. Norge er utenfor EU-ordningen med CEF-midler. Det koster 40.000 Euro å utstyre ei godsvogn med DAC. For et lokomotiv koster det noe under 1 mill. Euro. Hvert enkelt godsselskap vil ikke evne å finansiere dette sjøl. Dersom prosessen industrialiseres så kan 2 godsvogner bygges om med DAC per dag. Bjørn Bryne fra Jernbanedirektoratet sa at jobben kan deles opp. Mekanikken og elektronikken behøver ikke gjøres samtidig. Han sa at å innføre DAC vil være en stor planleggingsjobb.



Alstom monterer ERTMS-signalsystem ombord i togene, Foto: For Jernbane

Stortingsvalg` 25

Her følger forkorta utdrag fra partienes programmer 2025-2029 som angår jernbane. I parentes finner du tallet for hva partiet foreslo å plusse på eller kutte til jernbanen i sitt alternative statsbudsjett 2025.

■ Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

Rødt (+1290 mill.)

Samle jernbanen i én etat med ansvar for både infrastruktur, transport, vedlikehold og renhold. Reversere EUs Jernbanepakke 4. Jernbaneutbygging gjennom offentlig prosjektfinansiering for å sikre hurtig utbygging. Nullutslippsdrift. Flere dobbeltspor, lange kryssingsspor og sovevogner. Mer gods, mer effektive terminaler. Oppgradering av Nordlandsbanen skal prioriteres. Koble det norske jernbanenettet sammen med svenske og finske linjer, bl.a. gjennom å bygge dobbeltspor på Ofofbanen. Nattog til Danmark og Tyskland. Forenkle salg av grensekryssende billetter. Hente inn vedlikeholdsetterslepet, ruste banenettet mot økt ekstremvær. Utrede Haukelibanen. Nord-Norgebanen inn i NTP.

SV (+477 mill.)

Byggjestrart på Ringeriksbanen og sikre framdrift på dobbeltspor Arna-Stanghelle-Voss med mål om ei reisetid på 4 timar Bergen-Oslo. Dobbeltspor i heile IC på Austlandet. Fleire og lengre kryssingsspor. Elektrifisering. Betre togtilbod til utlandet. Billegare billetter. Styrke nattogtilbodet. Eit einskapleg nasjonalt selskap med ansvar for tog, skjener og personell. Uavhengig utgreiing med mål om å realisere lyntog mellom dei største byane i Sør-Noreg. Føre ein pris- og avgiftspolitik som skal stimulere til å velge tog framfor fly. Planleggje dobbeltspor på Ofofbanen og elektrifisere og modernisere Nordlandsbanen og Rørosbanen. Modernisering av eksisterande jernbane. Knytte saman Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Arendalsbanen skal reknast som ein del av fjerntogstrekningane. Dobbeltspor på Jærbanen. Gjenopning av Ålgårdbanen. 2 tog i timen Trondheim-Steinkjer. Dovrebanen skal gjerast meir motstandsdyktig mot ekstremvær. Realisere Nord-Noreg-banen. Prioritere etappar der jernbane er viktig for nasjonal beredskap, store godsmengder og kvar det bur flest folk. Meir gods på bane: betre miljøstøtteordning, oppgraderte terminalar og ein reell kompensasjon ved avvik i staden for fleire avgifter.

AP (+30 mill. i forlik med SP og SV)

Sterk statlig styring av jernbanesektoren. Nei til privatisering av persontrafikk, drift og vedlikehold. Legge til rette for at jernbanen skal ta en større andel av person- og godstrafikk. Større vekt på drift og vedlikehold. Bygge flere kryssingsspor og dobbeltsporsparceller, og utbedre flaskehalser. Fortsette arbeidet med hel- eller delelektrifisering, eller annen teknologi, for å redusere utslipp fra gjenværende dieselstrekninger. Følge opp fjerntogsstrategien. Sikre beslutningsgrunnlaget ved rulling av NTP.

SP (+30 mill.)

Saman med næringslivet utvikle ein plan for logistikk- og terminalstruktur som kan flytte meir av varetransporten over frå veg til sjø og jernbane. Statleg styring av norske jernbane. Nei til konkurranseutsetjing. Halde fram arbeidet med å rydde opp etter jernbanereforma. Redusere talet på selskap i jernbanesektoren. Greie ut korleis framtidas jernbaneinfrastruktur i og ut av Noreg på ein best mogleg måte kan dekkje framtidas transportbehov, til dømes gjennom å utbetre strekningar der jernbane effektivt

kan og bør erstatte fly. Legge til rette for nye godsterminalar som kan bidra til betre heilskaplege transportløyningar, avlaste Alnabru og redusere sårbarheit i systemet. Byggje fleire og lengre kryssingsspor på viktige godsstrekningar. Dobbeltspor på Ofofbanen. Styrke kollektivtransporten gjennom auka statleg finansiering slik at tilbodet kan aukast. Eit stabilt internett og mobilnett langs heile jernbanenettet. Byggje ut fleire pendlar- og sykkelparkeringar langs kollektivtrasear. Halde fram elektrifiseringa.

MDG (+4122 mill.)

Flere avganger, bedre punktlighet, kortere reisetid. Ta igjen vedlikeholdsetterslepet. Gjennomføre raske strekningsutbedringer. Flere kryssings- og dobbeltspor og utbedre godsterminalene. Nattog til byer som København, Berlin og Stockholm. Flere togsett med sovevogner og liggeseter. Innføre makspris for sovekupe. De som ønsker det skal kunne dele kupé. Styrke ras- og flomsikring av hele jernbanenettet. Etablere bedre overvåkings-systemer for å sikre at skader og trusler mot jernbanenettet fanges opp raskere. Gjøre alle jernbanestrekninger utslippsfrie. Bedre sikring av vilt og beitedyr på alle jernbanestrekninger. Ny utredning av Nord-Norgebanen. Vurdere ny jernbanelinje mellom Finland, Sverige og Finnmark. Øke kapasiteten på Ofofbanen og for øvrig, for forflytting av militært materiell. Bygge Grenlandsbanen. Prøve ut toetasjes tog. Jobbe for Rikstunnelen og økt kapasitet til og gjennom Oslo. Internettdekning på alle tog. Færre selskaper i togsektoren. Mer koordinert og effektiv drift. Integrere flytogtilbudet for å bruke begrenset kapasitet best mulig for flest mulig. Jobbe for nye måter å bygge jernbaner på som gir færre ferdselshindre og båndlegging av arealer, slik som viadukter eller tunneler. Nye jernbanetraséer bør også vurderes samkjørt med kraftnett, veier eller andre eksisterende naturinngrep. Utrede nye høyhastighetslinjer.

Venstre (+835,2 mill.)

Hente inn vedlikeholdsetterslepet. Organisere utbygginger etter modell fra Nye Veier. OPS-finansiering. Tog skal konkurrere med fly mellom storbyene og til utlandet. Behovet for mer gods på jernbane. Gods vektlegges ved dimensjonering av banestrekninger. Legge til rette for at mer gods kan gå utenom byene. Jernbaneinfrastruktur opptar store arealer i bynære områder. Venstre vil effektivisere arealbruken og bruke gevinster fra byutvikling av arealene til å finansiere investeringer i jernbane etter modell fra Danmark. Flere togavganger. Flere kryssingsspor og dobbeltspor. Velge ruteplaner som gir mer kapasitet. Prioritere vedlikehold av eksisterende infrastruktur. Åpne for å knytte flere deler av landet til jernbanenettet. Gjøre nattog mer attraktivt som reisemåte. Nattog til Europa og mer sømløse overganger på internasjonale togreiser. Organisering av jernbanen må ha effektivitet og passasjerenes behov i fokus.

KRF (-280 mill.)

Eit større del av passasjertrafikken må over frå fly til bane og annan kollektivtrafikk. Auka flaum- og rassikring på utsette veg- og banestrekningar. Forkorta reisetida mellom norske og skandinaviske byar der tog kan konkurrera med fly. Styrkja kapasiteten og frekvensen til toget der tog kan spela ei avgjerande rolle for å knyta saman bu- og arbeidsmarknadsregionar på ein kapasitetssterk og berekraftig måte. Ha eit konkurransedyktig jernbanetilbod med nok kapasitet, og vurderer endringar i organisering og ressursutnytting for å oppnå dette. Redusera vedlikeholdsetters-

slepet. Leggja til rette for ein meir effektiv godstransport. Byggje ut Ofotbanen og ein ny jernbane frå Narvik til Troms av beredskapsomsyn. Fjerna fordelsskattlegginga på kollektivkort betalt av arbeidsgivar.

Høgre (-100 mill.)

Auke ambisjonsnivået i Nasjonal transportplan. Auka vekt på beredskapsomsynet i jernbaneutbygginga ved å sjå det skandinaviske jernbanenettet under eitt og byggje ut grensekryssande jernbane. Nye Veier AS skal byggje jernbane i tillegg til veg. Byggje ut jernbanenettet for å korte ned reisetida og auke kapasiteten. Halde fram med å konkurranseutsetje strekningar. Fleire togavgangar, nyare tog, betre punktlegheit og betre service. Opne fleire persontogstrekningar for konkurranse. Behalde Flytoget som eige selskap. Behalde ei dedikert og effektiv tilbringarteste til og frå Oslo lufthamn. Leggje til rette for meir gods frå veg til bane. Vidareutvikle jernbanereforma med mindre byråkrati og administrasjon, og tydelegare ansvarsfordeling og -forståing. Nye teknologiske løysingar for å redusere utslepp av klimagassar frå dieselbanar. God mobildekning på vegnettet, i tunnelar, langs kollektivårer og på jernbanen.

FRP (+252,8 mill.)

Dobbeltspor i Intercity. Bygge ut jernbanen rundt de andre storbyområdene. Prioritere godstransporten og flere lange krysningsspor. Åpne for et privat, skandinavisk samarbeid for utbygginger mellom Oslo, Stockholm og København slik at tog kan konkurrere med fly. Fortsatt konkurranseutsette persontrafikken. Bygge dobbeltspor i intercity raskt. Oppgradere jernbanenettet mellom de store byene og landsdelene til å tåle høy hastighet. Nye Veier skal bygge ny jernbane. Kjøpe nytt togmateriell. Beholde Flytoget som eget selskap. Selge Vy-gruppen og Bring. Forenkle organisering og struktur i jernbanesektoren. Gi jernbaneselskapene forutsigbarhet slik at de kan tenke langsiktig på investeringer og forbedringer. Bedre parkering ved stasjonene.



Jernbanen trenger både fornyelse og utbygging skal den være konkurransedyktig. Her fra Alnabru godsterminal. Foto: For Jernbane

1. Mai 2025

For Jernbane markerte 1. mai med oppfordring om å bygge Nord-Norge-banen og bygge dobbeltspor videre nordover fra Hamar! Bildene er fra Youngstorget og Hamar, sistnevnte sammen med MDG.



Youngstorget



Hamar, her sammen med MDG

Verkstedssituasjonen



Akslinger med hhv. 3 og 2 bremseskiver

Feil på tog og mangel på tog er i fokus. Hvem som skal utføre vedlikeholdet og hvor det skal utføres er også aktuelle spørsmål. I forbindelse med årsmøtet 2025 bad derfor For Jernbane vertskapet, Norsk Jernbaneforbund, om de kunne holde et foredrag om dette temaet.

■ Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no) tekst og foto. Bildene er tatt på Mantena, Grorud verksted.

Foredraget ble holdt av forbundssekretær Petter Trønnes. På jernbanen har han jobbet som rørlegger/mekaniker ved Grorud verksted i Oslo, mesteparten av tiden for NSB Gods/CargoNet.

Han fortalte at det ikke er plass til de nye 220 m lange fjerntogene i dagens verkstedhaller. Derfor forlenges i første omgang Sundland verksted i Drammen for å kunne ta imot togene når de blir levert fra sveitsiske Stadler. - Det er egentlig ikke tatt noen prinsipiell avgjørelse på hvor det framtidige vedlikeholdet skal skje, forteller Petter - men det er nødvendig å bygge nå for å kunne ta imot togsettene for igangsetting. Som kjent er det Bergensbanen og Vy som først får nye tog. Det er nødvendig fordi aluminiumen i dagens vogner (B7 - bygd på 80-tallet) be-

gytter å bli rimelig sprø og sliten. Vy har kontrakt med svenske Euromaint. De sier at vedlikeholdet skal skje i Bergen, men i Bergen er det ikke plass til 220 m lange tog uten at settene blir delt. Dette skal likevel være mulig ifølge opplysninger Petter Trønnes har fått.

Det er 3 verkstedselskaper som konkurrerer i norsk jernbanesektor i dag: Mantena AS - tidligere NSB verksted som fortsatt er eid av staten. Euromaint Rail AS, datterselskap av Euromaint Rail AB som nå er en del av den spanske CAF-gruppen. Euromaint har en fortid som Statens Järnvägars verkstad. Den tredje aktøren er Stadler Service Norway AS, heleid av Stadler Service Ag i Sveits. Stadler er i ferd med å bli størst på førstelinjevedlikehold i Norge, forteller Petter. Fra 1.1.25 har de vedlikeholdet på østlandspakkene 1 og 2, dvs. FLIRT, type 69, 70, 72 og 73. Ettersom overgangen ikke ble løst med en virksomhetsoverdragelse, har noe personell fra Mantena byttet arbeidsgiver til Stadler. Dette gir Stadler tilgang til kompetent personell ved starten av sin kontraktsperiode. Likevel er Mantena underleverandør til Stadler på førstelinjevedlikehold av enkelte togtyper, og leverer også komponentvedlikehold til store deler av togflåten som Stadler vedlikeholder i Norge. I tillegg har Vy utløst en fireårig opsjon (ut 2029) på vedlikehold av boggier på FLIRT-settene.

Stadler holder til på Sundland i Drammen, Skien samt Lodalen og Filipstad i Oslo. På sistnevnte er det Mantena som utfører jobben som underleverandør. Stadler vedlikeholder også 76-settene (hybrid diesel/el) på Støren i Trøndelag. Stadler vil trolig også få kontrakten på vedlikeholdet av de nye lokaltogene for Østlandet (Alstom Coradia Nordic), forteller Petter. Han sier at disse togene trolig vil bli gjort klare for igangsetting på Grorud verksted i Oslo. Mantena har kontrakt med Flytoget og med SJ Nord. Mantena har base på Nyland i Oslo. Nyland er komponentprodusent og utfører reparasjoner på skader. De vedlikeholder også boggjene (hjul og ramme) for Flytoget. - En boggi kan være alt fra ganske enkel til veldig kompleks, forteller Petter. Det er usikkert om Stadler vil vedlikeholde boggjene i Norge dersom de får kontrakten på denne jobben. Stadler har et stort boggverksted i Ungarn.



Puss og smøring av aksling



Her monteres nye komponenter. Disse bidrar til mykere stopp og start på persontogene

Det kan være at de vil sende norske boggier dit, forteller Petter. I dette spørsmålet kommer det også inn et beredskapshensyn. Det vil bli et problem dersom vi mister forsyningslinja til Ungarn, og står uten maskiner og folk som kan utføre denne viktige jobben i Norge.

Go-Ahead og Mantena avsluttet sitt samarbeid fra 1. juni 2025. GA har opprettet et eget vedlikeholdsselskap for å gjøre arbeidet i egen regi. Om boggier vil bli sendt fra Stavanger til Mantena på Grorud heretter eller om de blir sendt ut av landet, er uvisst.

Planlegger ikke verkstedene sjøl

Med tillatelse fra BULLBY gjengir redaksjonen her en forkortet artikkel som Lars Krogh skrev i 2023. Den er fortsatt aktuell.

Einar Spurkeland og Lars Krogh hadde et meget interessant besøk på Mantenas hovedverksted ved Nyland stasjon i Groruddalen. Tidligere var dette NSBs hovedverksted. All annenlinjeservice på landets jernbanemateriell foregikk her. Med liberaliseringen ble blant annet NSBs reparasjonsvirksomhet skilt ut som selskapet Mantena. Nå eies det av Nærings- og fiskeridepartementet.

Allerede ved inngangen blir vi møtt av noe som for en planlegger virker noe underlig: Landets hovedverksted for jernbanemateriell eier ikke og planlegger ikke sine egne lokaler. Verkstedet eies etter Jernbanereformen 2017 av Bane NOR-Eiendom. Vi ble presentert for Bane NORs «Masterplan for Bane NOR-Eiendoms verksteder» – en plan tilsynelatende lagt uten særlig medvirkning fra de som driver verkstedene. Det har fått noen pussige utslag, som at begge sporene i den nye verkstedhallen på Kvaleberg i Stavanger er lagt så nære veggene at ikke maskiner kommer til og får løftet ut de delene av toget som skal repareres fra begge sider. Hallen skulle vært 10 meter bredere.

Mitt poeng er at landets hovedleverandør av jernbanevedlikehold

ikke får planlegge sine egne lokaler. I tillegg til lokalene eier Bane NOR Eiendom også de tyngste maskinene, som Mantena da må leie til usikre priser.

Som følge av at togtrafikken er splittet opp i ulike selskap er også en del av reservedelene til vognene eiet av ulike selskap. Mantena lagerfører varer for ulike eiere. Dersom Go Ahead skulle mangle en del til sine vogner, men er gått tomme for dem, så kan de ikke uten videre bruke deler fra for eksempel SJ Nords muligens velfylte lager.

Det mest alvorlige, sett med en gammel planleggers blikk, er vel det at utlysingsperiodene for de ulike togstrekningene er 10 år. Dermed blir også leveransene av vedlikehold til en av landets viktigste infrastrukturer tvunget inn i samme planleggingshorisont. Dette får selvsagt følger for oppbyggingen av fagkompetanse og Mantenas muligheter for å foreta egne langsiktige investeringer i bygg og maskiner. Våre tillitsvalgte verter for besøket, hovedtillitsvalgt Glenn Noss og klubbsekretær Johannes Haugen, kunne fortelle at 30-40 yngre fagarbeidere allerede har sluttet og inntaket av lærlinger blir mindre som følge av usikkerheten. Ca 100 av de 400 ansatte er per 2023 innleid arbeidskraft.

Jernbanereformene har vært diskutert siden EUs første jernbanepakke ble introdusert like etter årtusenskiftet og harselasene har vært mange om manglende samordning, vekst i antall direktørstillinger og ikke minst deres lønn. Besøket på Nyland var et interessant innblikk i hvordan reformen slår ut på vedlikeholdssiden. Flere ting kunne vært nevnt, som at den harde konkurransen for operatørene fører til at de unngår nattarbeid i førstelinjevedlikeholdet (natt koster ekstra) – slik at småfeil og mangler passerer for å bli ferdig på dagtid, at de stadige anbudene presser lønnsnivået ned og at det kommer nye aktører inn som ikke holder seg med tariffavtaler (som Nordisk Togteknikk).

Jeg har likevel gjort et halvhjertet forsøk på å holde meg til planfaglige problemstillinger, selv om mitt syn på jernbanereformen muligens skinner gjennom.



Vedlikehold av boggi

Plattform Nord Forum

Forumet ble etablert på Konferanse i Luleå 12-13. februar 2025. Plattform Nord Forum ble lansert som forslag i 2023 i Luleå under den årlige transportkonferansen i regi av svenske Järnvägsforum Norr.

■ Gunnar A. Kajander, nestleder (gakajander@gmail.com)

Utgangspunktet var behovet for et tettere samarbeid og en bedre samordning mellom aktørene i transportsektoren i det nordlige Norden (det hovedsakelige Nordkalotten) og infrastrukturene. Den utløsende faktoren var den endrede geopolitiske situasjonen.

Det ble fulgt opp i 2024 da det svenske Trafikverket samlet aktørene i de nordlige regionene i de tre landene til en workshop i Luleå. Dermed startet det formelle arbeidet, hvor også EU ble trukket inn.

Plattform Nord Forums første konferanse fant sted i dagene 12-13 februar i år og samlet rundt 200 deltakere med arrangører og innledere på Clarion Hotell Sense i Luleå. Da ble det forelagt at Plattform Nord Forum skulle etableres som en paraplyorganisasjon. Man utgikk fra de funksjoner og normer som ble presentert



Rundt 200 deltakere og inviterte var på plass på Clarion Hotell Sense i Luleå.

på konferansen. Det omfattet forutsetninger for organisering, sekretariat, aktiviteter og øvrige forhold som inngår i virksomheten.

Plattform Nord har tre hovedsakelige fokusområder:

- Industrisatsninger for grønn omstilling.
- NATO/forsyninger/beredskap.
- Klimamål.

På regjeringnivå stilte Sverige og Norge med respektive statsråder (infrastrukturminister og samferdselsminister), mens Finland var representert av generaldirektøren for Traficom (Transport- og kommunikasjonsverket). Blant deltakerne var ledersjiktet i de respektive statlige jernbaneforvaltningene og involverte statlige, regionale og kommunale forvaltninger. Dertil transportselskap, tunge aktører i næringslivet og likeså transportkjøpere og leverandører til transportsektoren. På plass var også et antall politikere samt representanter for regionale organisasjoner og interessegrupper.

Fra Forsvaret deltok en svensk oberstløytnant på videolink. Han ga en grundig orientering om de krav forsvaret stiller på et fungerende transportsystem. Det i fall en eskalerende militær krise

som retter seg mot Norden eller nærliggende land/områder, f.eks. Baltikum. Her var budskapet nødvendigheten av nasjonal og grenseoverskridende militær mobilitet. Det gjaldt også for trusler eller angrep på andre NATO-land i Europa som skulle utløse § 5. Til å lede konferansen hadde man hentet inn franske Catherine Trautmann og irske Pat Cox, som også var moderatorer. Begge med fortid i EU knyttet til utviklingen av TEN-T-systemet og Scan-Med korridoren (Trans-Europeiske Transportnettverket, Transportkorridoren Skandinavia-Middelhavet).

Gode infrastrukturforbindelser er en forutsetning for transportutviklingen i nord. Hvor det pekes på potensialet for tilvekst i det nordlige Norden som Europas arktiske område. En sammenheng som også inngår i EUs agenda.

Den råvareintensive økonomien i nord står for 90 prosent av EUs jernmalproduksjon. Utover det kommer skogsindustri, fiskeri, turisme, naturbaserte næringer og øvrig virksomhet. Næringer som er avhengig av en moderne og robust infrastruktur både interregionalt, nasjonalt og med tilgang til det euronordiske transportnettverket og TEN-T.

Plattform Nord Forum vil løfte fram viktigheten av et mer integrert transportsamarbeid i nord. Hvor en framtidig etterspørsel også retter seg mot økt utbytte av varer og tjenester mellom regionene i det nordlige Norden. Her finnes en forventning om at transportinfrastrukturen i nord må utvikles og bygges i samme takt som de øvrige nasjonale og euronordiske transportkorridorene. For det nordlige Norden gjelder det å kunne skape egne strategier som kan initiere en ansvarsfull og bærekraftig utvikling for kommende generasjoner i det arktiske nord.

I den rådende geopolitiske situasjonen kreves et transportsystem som både kan rigges for militære og sivile behov. Da blir NATO i enda sterkere grad en interessant. Dessuten at ressursene fordeles rett i forhold til sivile og militære behov, gitt de prioriteringer som følger av skiftende situasjoner.

Robuste og bærekraftige transportløsninger betinger et fleksibelt og helhetlig system, hvor de ulike transportmidlene, med hver sin infrastruktur, utfyller hverandre. Her vil organisering og hvordan systemet rigges og fungerer være avgjørende.

I kritiske situasjoner med raske omstillinger i transportsektoren ønsket man nordiske standarder på områder hvor hvert land har sine egne regler og prosedyrer. Med det vil man oppnå bedre smidighet i den grenseoverskridende trafikken både under normale og kritiske driftsforhold.

I mangt står det nordlige Norden ved et tidsskille, og behøver påfyll for å kunne drive fram nye ansvarsfulle og bærekraftige dynamikker. Plattform Nord Forum er ment å være en pådriver for å fremme forutsetningene for den grenseoverskridende transportutviklingen i det nordlige Norden. I den sammenheng forventer man å bli hørt.



Marianne Dobak Kvensjø, nestleder i Fylkesrådet og fylkesråd for samferdsel i Nordland fylkeskommune holdt innlegg.

Lyntoget vi nekter å bygge

Norge behandler høyhastighetstog som science fiction – som om fremtidens infrastruktur er noe vi bare kan drømme om.

Av Celine Marie Brøndmo (celinebrondmo@gmail.com) samfunnsøkonomi- og filosofistudent ved Universitetet i Oslo og nestleder i Rethinking Economics Norge. Artikkelen ble publisert i Dagsavisen 5.6.2025



Vi snakker om høyhastighetstog i Norge som om det er en fjern fantasi. Som om fjell, vær og spredt bosetting gjør det til en umulighet – et slags nasjonalt særtrekk ikke å kunne bygge fremtidens infrastruktur.

Professorer advarer om kostnader, tunneler og ulykker – som om Norge er det eneste landet i verden med fjell og vær. Tidligere NSB-sjefer har til og med skrytt av å forby sine ansatte å gå på kurs om høyhastighetstog.

Det hele fremstår mer som et uttrykk for kulturell selvbegrensning enn teknisk realisme. Vi virker nesten desperate etter å finne én god grunn til å la være. Vi sier det er for vanskelig. At landet vårt er for langt, for fjellrikt, for lite. Men Japan bygde høyhastighetstog gjennom jordskjelvsoner på 1960-tallet. Frankrike kutter flyruter og erstatter dem med tog. Kina bygget 40.000 kilometer høyhastighetsnett på 20 år. Og Norge? Vi utreder. Vi konkluderer. Og til slutt legger vi det nederst i en skuff og kaller det ansvarlighet. Vi sier det er for dyrt. Men er det egentlig det? Bygging av høyhastighetsbane til Bergen og Stavanger er blitt avfeid som urealistisk. Men i følge Jernbaneverkets egne utredninger er kostnaden for Haukelibanen – en felles strekning fra Oslo via Telemark til både Bergen og Stavanger – anslått til mellom 168 og 262 milliarder kroner.

Det høres mye ut, men det tilsvarer rundt 1 til 1,5 prosent av Oljefondet. Det er mindre enn hva vi allerede bruker på å oppgradere eksisterende motorveier. Vestkorridoren på E18 koster over én milliard per kilometer. Follobanen mellom Oslo og Ski kom på 37 milliarder – nesten 1,7 milliarder per kilometer. Men vi flyr fortsatt som om oljealderen aldri skal ta slutt. Høyhastighetsbane til både Vestlandet og Sørlandet er ikke en vill idé. Det er en mulig fremtid vi hele tiden velger bort. Vi sier det er for sent. At toget allerede er gått. Men vi flyr fortsatt som om oljealderen aldri skal ta slutt. Med 13 millioner innenlandsreiser i året er Norge i verdensklasse – europamester i innenriksfly. Det tilsvarer at 5 millioner nordmenn flyr like mye som 50 millioner EU-borgere til sammen. Det er ikke bare mulig – det er også lønnsomt.

Samtidig snakker vi aldri om hva det koster å bygge ut flyplasser, holde liv i kortbanenettet eller være avhengig av fossil luftfart. Når oljen tar slutt – og det gjør den – vil vi trenge alternativer. Høyhastighetstog er ikke drømmeri – det er infrastruktur for et land som må tenke lenger enn neste budsjett. Hvis all trafikk fra de fem mest brukte flyrutene ut fra Oslo hadde gått over til tog

med en gjennomsnittlig billettpris på 500 kroner, ville det gitt rundt 3,5 milliarder kroner i billettinntekter hvert år. Det er ikke bare mulig – det er også lønnsomt.

Jeg skriver dette som en ubakt samfunnsøkonom. Fordi jeg har begynt å lure på om faget mitt, og flere med det, er blitt en forsvarsmekanisme for passivitet. Vi lærer å regne på risiko. Vi lærer å identifisere fallgruver. Men vi mister av syne at tall ikke bare skal rive ned. De skal bygge opp. Vi risikovurderer fremtiden ned til siste desimal, og glemmer samtidig de store tallene som allerede stirrer oss i ansiktet: CO₂-utslipp, sentralisering, boligpriser, nedlagte skoler.

Høyhastighetstog er ikke en magisk løsning, men det er et konkret grep som kutter utslipp, knytter byer og regioner tettere sammen, reduserer presset i boligmarkedet og gjør det mulig å bo og jobbe på flere steder.

Å bygge landet handler også om å binde det sammen. Vi lar det forvitte, samtidig som vi sier at det ikke er klokt å bygge. Vi sier at det ikke er behov for høyhastighetstog. Men hvem spør vi? Toget tar i dag seks og en halv time mellom Oslo og Bergen. Med høyhastighetsbane vil det ta under to timer. Vi trenger ikke flere forlengelser av nåtiden.

Da konkurrerer toget med fly – fra sentrum til sentrum, uten innsjekk og sikkerhetskontroll. Det ville gitt oss et reelt alternativ til fly for første gang.

Det virker som om vi har bestemt oss for at fremtiden må se ut som i dag – bare elektrisk. Samme avstander, samme infrastruktur, samme flaskehalser. Men elektrifisering alene forandrer ikke retning – bare drivstoff.

Vi trenger ikke flere forlengelser av nåtiden. Vi trenger investeringer som trekker oss i en ny retning – som gjør fremtiden bedre, ikke bare mer av det samme.

Så hva er det egentlig vi sparer til? Vil vi vente med å bygge til landet flommes – eller investere i infrastruktur før det skjer?



Nagoya, Aichi prefektur, Japan. Shinkansen Train Arriving at a Station. Foto: Lana, Pexels

Revidert nasjonalbudsjett 2025



Fra opprydding og terrengsikring etter raset på Nordlandsbanen ved Bjerka 24. oktober 2024. Foto: Jan Olav Waag, Bane NOR

Dette er en halvårig justering av statsbudsjettet. Regjeringa inngikk forlik om revidert med SV og SP. Forliket innebærer ingen umiddelbare endringer i kroner for jernbanen, men et viktig tillegg ble det i forlikets punkt 13:

■ Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

Stortinget ber regjeringen om å sikre fremdrift i å skaffe til veie et nytt lokomotiv til Nordlandsbanen, med sikte på at det skal komme i drift så raskt som overhodet mulig.

Dette må bety at pris ikke skal være noe hinder for leie eller kjøp, brukt eller nytt lokomotiv.

Ellers innebærer revidert budsjett dette for norsk jernbane: Jernbanetilsynet har satt foten ned for at Bane NOR kan øke infrastrukturavgiften for togselskapene. Avgiften skal forutsetningsvis brukes til drift og vedlikehold av banen. Når økningen uteblir så reduseres bevilgningen til togselskapene (kjøp av persontransport) med 314,5 mill. I stedet bevilges det 300 mill. mer til Bane NORs vedlikeholdsbudsjett.

Det bevilges 66,8 mill. mer til fornying og mindre investeringer på banen. Pengene skal i første rekke gå til Nordlandsbanen. Aktuelle tiltak er blant annet ras- og skredsikring, fyllingsstabilisering, skinnesliping, utskifting av baliser og drenering.

Tilskudd til togmateriell blir redusert med 110,5 mill. fordi instal-

lasjon av nødvendig utstyr om bord i togene for det nye signal-systemet ERTMS er forsinka.

Ordningen med tilskudd for overføring av gods fra veg til bane økes med 30 mill. Ordningen er retta mot kombitransport og vognlast der konkurransen mot lastebil er sterkest. Tilskuddet beregnes av netto kjørte tonnkilometer. Ordningen er også innretta slik at bruk av lokomotiver med lavest miljøpåvirkning premieres; el foran diesel og ny diesel foran gammel diesel.

Det bevilges 70 mill. til godstogselskapene for å dekke inntekts-tapet i perioden da Otta bru på Dovrebanen var stengt 21.1 - 4.4.2025. Bevilgningen må godkjennes av ESA. Regjeringa vil vurdere ytterligere tiltak for godstogselskapene dersom situasjonen tilsier det.

Videre overføres aksjeverdien av Flytoget fra Samferdselsdepartementet til Vy-gruppen og Norske Tog. Norske Tog skal ikke lenger ta opp lån i privatmarkedet, men heller få statslån i stedet. Regjeringa antar at det vil spare lånekostnader på mellom 1 og 2 mrd. i en 10-årsperiode. Norske Tog får også en ekstra driftskreditt på 1 mrd til bruk for uforutsette kostnadsøkninger. Det skal betales renter av ev. trekk og trekk skal betales tilbake innen 12 mnd. Norske Tog får også en fullmakt til å overskride bevilgningene med inntil 1 mrd per år dersom det skjer prisøkninger og/eller kronekursen faller. Norske Tog har for tida obligasjonsgjeld på 8.950 mill. Norske Tog vil få mulighet til å innfri disse lånene før forfall, for å spare staten for utgifter.

Höghastighetstågen flyger fram

Att resa med höghastighetståg år 2000 var ganska ovanligt. Nu 25 år senare utförs cirka 4 miljarder resor med höghastighetståg per år på jorden. Det är ungefär hälften av alla flygresor 8,7 miljarder per år som genomförs.

■ Per Corshammar (per.corshammar@telia.com)

Längst med höghastighetståg åker man i Frankrike 553 km per resa, följt av Kina 371 km per resa och Polen 366 km per resa. Desto mer höghastighetsbana man har i ett land desto längre reser man med höghastighetståg. Globalt genomsnitt varierar mellan 230 – 380 km per resa vilket motsvarar en restid på cirka 1 – 3 timmar.

I Kina åker 3,2 miljarder kineser per år med höghastighetståg, 1,2 biljoner personkilometer, vilket ska jämföras med 0,929 miljarder inrikes flygresor i Kina. Det är alltså 3 gånger fler människor som åker nollutsläppståg än flyger i Kina. I Europa åker 0,5 miljarder människor höghastighetståg, 429 miljarder personkilometer, och bara hälften 0,275 miljarder passagerare inrikesflyg i EU. Det är nästan dubbelt så många som åker höghastighetståg än väljer flyget.

Mållan EU-länderna flyger det 1,0 miljarder resor vilket är dubbelt så många som väljer höghastighetståg. Därför satsar EU på gränsöverskridande höghastighetståg som Sverige säger nej till i EU. Man kan då fråga sig varför KDSDML-regeringen inte ser den globala utvecklingen med höghastighetståg som det klimatsmartaste resealternativet.

En genomsnitts Europé åker höghastighetståg 3 gånger per år. Det skulle innebära att Nya stambanor skulle få minst 30 miljoner resor per år eftersom vi i Sverige reser betydligt mer än i Europa. Med 2 kr/pkm och 450 km resa blir det intäkter på 27 miljarder kronor per år och därmed är Nya stambanor återbetalda på 12 år och ger 30 000 jobb, men arbetslinjen gäller inte för KDSDML-regeringen.

Ostlänken är ett pervers Trafikverks-projekt som pågått i 25 år för 103 miljarder kronor och skall pågå ytterligare 15 år. Alternativt kunde man bygga brobana för 400 km/h för 53 miljarder kronor och restid på 45 minuter Stockholm – Linköping. Trafikverkets kompetens motsvarar 250 km/h som var aktuellt 1980 – 1983, som 10 år senare 1994 – 2006 är 300 km/h och som nu 2025 är 400 km/h. De snabbaste banorna i EU för 350 km/h är byggda av privata aktörer och inte statliga verk idag. Därför är det bra om Skanska kan ta över Ostlänken och bygga brobana klart på 5 år. Nu när hela världen satsar på höghastighetståg, cirka 200 länder, så undrar jag varför KDSDML-regeringen ska plåga svenska folket med ett Trafikverk som aldrig på 12 år fått järnvägen att fungera och som nu ska plåga alla på Västra stambanan med 8 års kontakledningsbyte som kan göras på 2 år i Danmark och Frankrike. Är vi idioter?

Källor: statistik från UIC järnvägsunionen i Paris och har kontrollerat med GOV det vill säga Kinas officiella sida med statistik på engelska



Spania har de siste 40 åra bygd ca 4000 km med høgheitsbaner. På bildet var tidligere stortingsrep. og medlem av Stortingets transport- og kommunikasjonskomité Hallgeir Langeland (SV) på studietur i 2008. Foto: Tormod E. Eitheim

Otta bru

Som ikke Dovrebanen hadde fått nok juling av naturen og klimaendringene med kollapsen av Randklev bru i august 2023, så var det på'n igjen i januar 2025. 21.1 måtte Bane NOR stenge Otta bru for togtrafikk av hensyn til sikkerheten. 3 - 4 godstog kunne flyttes over til Rørosbanen. For persontogene ble det igjen innstilte nattog og buss på strekninga Ringebru/Vinstra-Dombås

Red.

Stor isdannelse og høy vannstand førte til at elva Otta grov seg inn på elvebredden og rundt det sørlige landkaret. Det ble registrert bevegelser i landkaret. Brua hadde forskovet seg med 10 cm. I perioden da Randklev var stengt i 2024 fylte Bane NOR på stein i elva rundt Otta bru for å sikre mot erosjon og undergraving. All steinen kan ha bidratt til den store isdannelsen. Bane NOR mener det uansett var riktig og nødvendig å sikre Otta bru slik det ble gjort i 2024.

Kraftselskapene Hafslund og Eidefoss holdt igjen vann for å senke vannivået i Ottaelva. I samarbeid med lokale entreprenører la Bane NOR på stein for å sikre brukaret og fjerna is som hadde bygd seg opp under brua. Disse tiltakene stabiliserte landkaret raskt. Ei kran ble også plassert ved brua for sikring ved behov.

Det ble anlagt en veg ned til brukaret. Det viste seg nødvendig å forsterke landkaret. Rundt landkaret ble det gjennomført spunting og støping av ei bunnplate, samt kappestøp, ny topp og jekking av brukonstruksjonen. Nødvendige jernbanetekniske arbeider som skinner, sviller og kjøreledning kom i tillegg. Samtidig med arbeidene på Otta bru, utførte Bane NOR ekstra vedlikehold på strekningen der togtrafikken ble innstilt. Det ble gjennomført flere kontroller og vedlikeholdsarbeid på kontaktledninger, lavspenningsanlegg og signalanlegg. I tillegg ble det også rydda trær langs linja.

Regiordirektør i Bane NOR, Kristine Jessen uttalte at - Arbeidet med å utbedre Otta bru har høyeste prioritet for oss, og vi jobber døgnet rundt. For arbeidene ble det hentet inn samme organisasjon fra Bane NOR, rådgiver og entreprenør som jobbet med Randklev bru. De har spisskompetanse knyttet til skadeutbedring av bruer.

Lørdag 4. april ble Otta bru og Dovrebanen gjenåpnet, noe tidligere enn først anslått. I ettertid utførte Bane NOR også en del tiltak på elvebunnen for å redusere risikoen for dannelse av bunnis.

Kilder: Bane NOR, TV2



23. januar 2025. Otta bru, søndre landkar. Jobber med å fjerne is og sikre bru. Foto: Bane NOR



8. februar 2025. Bildet viser arbeidet etter vi har fjernet is. Det er anlagt en voll og arbeidet med å reparere og justere landkar er i gang. Foto: Bane NOR.



12. mars 2025. Arbeid med støping og spunting rundt landkaret. Foto: Bane NOR



4. april 2025. Første persontog over Otta bru. Arbeidslaget hilser. Foto: K. Rolseth

Nattog i India

I desember og januar reiste jeg til India sammen med en inder som jeg var blitt kjent med på Yoga-kurs i Norge. Formålet var å oppleve litt av India og å se landets hellige steder. En tur med nattog ble det også.

■ Marius Thorjussen

Jeg reiste med fly fra Gardermoen 18. desember. Vi mellomlanda i Tyrkia. I New Dehli ble jeg møtt på flyplassen. Der tok vi taxi til Vrindavan som ligger ca 140 km i luftlinje sørover. Dette er en av de helligste byene i India med over 5500 templer. Du kan si at dette er hinduenes Mekka. Her bodde jeg enkelt. Vi var opptil 15 personer på 27 m². Vi lå på feltsenger, og det var gassovn å koke på. Lokaltransporten i byen var mye Tuk-tuk, en mopedtaxi. Men vi gikk også mye barfot, for dette var hellig grunn.



Mathura station, foto: Wikimedia Commons

I løpet av oppholdet dro vi bort ei ukes tid til Ganga, Indias hellige elv, og for å besøke hjemstedet til min indiske venn. Da tok vi nattog. Min venn hadde kjøpt billetten i god tid på forhånd, for det er stor pågang. Alt er på app på mobil, som i Norge. Billetten kosta 2000 rupi per pers, en vei. Vi måtte kjøre litt sørover fra Vrindavan for å komme til Mathura Junction Railway Station. På appen stod det at toget var 4 timer forsinket. Når vi kom til stasjonen måtte vi vente ytterligere 3,5 time. Det stod det ingenting om på appen. Sånne forsinkelser er helt normalt. Det skyldes særlig at det er mye smog som gjør sikten dårlig, og at toget må kjøre sakte.

Min venn hadde bestilt på 1. klasse. Det var best, for ellers i toget var det veldig fullt. Kupéen var fin med 4 køyer. Den minna meg om danskebåten. Det var ikke som i Norge hvor du må betale for hele kupéen og har den for deg sjøl. Her kom det på to



Rishikesh station, foto: Wikimedia Commons

damer som vi ikke kjente fra før, og de måtte da dele kupéen med oss gutta. Det var også sittevogner i toget og en annen type sovevogn med køyer i togets lengderetning. Toalettene var både med vanlige toaletter og med bare et hull i gulvet. Det gikk vel ut på skinnegangen, som i Norge før. På stasjonen var det heller ikke noe WC å se. Vi gutta tissa på den den andre sida av skinnegangen. I kupéen fikk vi laken, pute og teppe med togselskaps logo på. Jeg bet meg ikke merke i hva det het.

Sånn hvert 15 til 20 minutt kom det en vendor, en selger som tilbød varm og kald drikke og mat. Det var god mat. De kom på en stasjon og gikk av på den neste. Toget var stillestående. Det gikk rolig. Jeg vet ikke om lokomotivet gikk på strøm eller diesel. Turen tok 10 timer. Jeg hvilte og sov godt. Gjennom natta var det flere stopp, som Faridabad, New Delhi, Jwalapur. Reisa endte på Rishikesh som ligger ved Ganga og foten av Himalaya.



New Dehli station, foto: Adobe stock

Julie Poly

På Oslo S, Gardermoen, Ski og Drammen(fra 31.8) stilles fotoserien "Ukrzaliznytsia 2017-2025" ut mellom juni 2025 og juni 2026. Fotografen er den ukrainske kunstneren Julie Poly. Hun har henta motiver fra det å reise med tog i Ukraina under Putins angrepskrig.

Julies fotografier inngår i "Kunstreisen". Dette er Bane NOR Eiendoms kunstprogram for stasjoner. Programmet har vært kuratert av Mesén AS siden 2001. Mesén sin forretningsidé er å være et kreativt produsentledd for utprøving, produksjon og formidling av kunst i det offentlige rom – utenfor kulturinstitusjonene og de etablerte kunstarenaene.

Julie Poly er ingen utenforstående. Hun har studert jernbaneledelse og jobbet som konduktør. Hun forstår kodene, ritualene og poesien fra innsiden. Hennes kamera beveger seg sømløst mellom observasjon og iscenesettelse, mellom dokumentar og de følelsesmessige sannhetene som ligger rett under overflaten.

Etter Russlands fullskalainvasjon i 2022, vendte Julie tilbake til togene, drevet av det hun beskriver som en følelsesmessig tvang – et behov for å fullføre historien. De nye bildene gir et sterkt og dypt menneskelig innblikk i livet i krigsherjet transitt: passasjerer på flukt fra vold, soldater på vei til tjeneste, akuttmedisinske vogner der kirurgi utføres i fart. Jernbanen har blitt en livslinje – ofte den eneste som er igjen.

Noen av fotografiene på Oslo S har også vært utstilt i Lviv i Ukraina, hvor Poly åpnet en større gruppeutstilling kalt The Stammering Circle.

Julies verk har blitt vist internasjonalt og publisert i blant annet Vogue, Dazed og mange flere. For tiden lever og arbeider hun i spennet mellom Berlin og Ukraina – en reise som før tok to og en halv time med fly, men som nå tar over 24 timer. Likevel fortsetter hun å reise. Fortsetter å arbeide. Fortsetter å fortelle historier som trenger å bli sett og hørt.

Kilde: fra Vibeke Christensen, kurator og produsent i Mesén, sin åpningstale på Oslo S 25.6.2025



"Ukrzaliznytsia 2017-2025". Julie Polys bilde på Oslo S. Foto Mesén



"Ukrzaliznytsia 2017-2025". Julie Polys bilde på Gardermoen. Foto Mesén



"Ukrzaliznytsia 2017-2025". Julie Poly foran et av sine bilder på Oslo S. Foto Mesén

Ledig togmateriell

Når de nye motorvognsettene type M10 settes inn i fjerntogene på Nordlandsbanen i 2030, spør man hva som skjer med de togvognene som i dag kjøres i loktogene? Både sittevognene, hvilestolsvognene og restaurantvognene (type A5, B5, BC5 og FR5), vil med nødvendig oppfølgende renovering kunne holde i flere år til. Men om ikke-elektrifiserte baner, som Nordlandsbanen og Rørosbanen, etter 2030 står uten lok for å kjøre tog med lok og vogner når Di4-lokene tas ut av drift (skrotes eller selges), hva da? Tilgang på togmateriell for beredskapstrafikk er statens ansvar. Andre behov vil være dubleringstog og charter-/turisttog. Her får man ikke se bort fra reiselivsbransjens behov for tilgang på «skreddersydde» reiser, som vil utløse en etterspørsel etter turisttog i ulike kombinasjoner. Med økt press på allerede belastede turistmål, også i Nord-Norge, kan man forvente at reiselivsbedriftene ønsker å utvikle et bredere utvalg av trimmede kollektive turistreiser; «opplevelsespakker».

Utfordringene som følger med den overturisme som belaster populære reisemål vil gradvis presse fram behovet for nye og alternative reiselivskonsepter. I nord kan kommunene i Lofoten framstå som et eksempel, men også andre turistkommuner som sliter og roper om hjelp.

For at turoperatørene skal kunne utvikle miljø- og klimavennlige kvalitetsreiser, må togselskapene ha tilgang til togmateriell som passer for ulike reiseopplegg. Her får ikke jernbanens potensiale bli stående ubrukt. Når det gjelder frigjort togmateriell er vel Norske Tog den nærmeste til å svare på disse utfordringene?



B5 vogner på Dovrebanen august 2023. Slike trafikerer også på Nordlandsbanen. Foto: Roar G Nilsson

El-lastebiler

Jeg ser av Østlandssendingen 15.4 at nye forskrifter nå skal komme straks. De krever at alle lastebiler skal være elektrifiserte innen 2030. Dette bare forlenger bruken av de svære lastebilene på veier der også andre skal kjøre. Et miljøtiltak tilsynelatende. Men samtidig blir det en grønnvasking av de dødsfall og personskader som har sammenheng med lastebiler/vogntog. Jeg skriver "sammenheng med" etter som jeg ikke legger skylden på sjåførene uten videre, men på det faktum at disse kjøretøyene gir kraftige kollisjoner. Når ulykker inntreffer, når biler står på tvers og stenger trafikken i timesvis hindres redningsetatene som skal forbi til andre hendelser i området.

Godstog og effektive omlastningssteder til mindre kjøretøy er en løsning! Jeg følger ikke med på alt, men er forskrekket over at jeg ikke finner en stor offentlig debatt om dette noe sted.

Rolf Solheim



Gods er best på bane! Foto: Rune Fossum



Norsk Lokomotivførerforbund



Speiderne hadde landsleir 5.-12. juli ved GOBB Vind arena på Gjøvik. Busstransport var omtalt på nettsida som hovedtransport, men vi traff flere av dem på toget. Her fra Gjøvik stasjon. Foto: Kjell Erik Onsrud.

STOLTE SPOR >>



NORSK JERNBANEFORBUND





Redaktøren har intervjuet passasjerer på L1 mellom Nasjonalteateret og Hanaborg. Togene var i rute. De ble spurt om hvilket parti som de har inntrykk av vil satse mest på jernbanen, og om de synes jernbanen bør bygges ut til å ta mer av transportene i samfunnet.

Liv

Hun har reist fra Hanaborg til Nasjonal og skal nå hjem. Til og fra stasjonene går turen til fots. Dette er ei fritidsreise. Hun er pensjonist og tar turen ca. 2 ganger per måned. Til daglig går hun mest. Hun har verken sykkel eller bil. - Toget er nesten eneste muligheten fra der jeg bor, svarer hun. Hun er glad i toget når det går. Det har vært mye forsinkelser og innstillinger forteller hun. I forhold til jernbanen stoler hun mest på Arbeiderpartiet. Liv synes jernbanen også bør bygges ut. - Den er miljøvennlig men har vært neglisjert i mange år, sier hun.



Torlak

Han har hatt eksamen og reiser Lysaker-Høybråten. Til Lysaker st. tok han 23-bussen, og fra Høybråten st. er det gangavstand hjem. Han studerer på Oslo Met og reiser ofte med toget. Han ser ikke noe godt alt. til toget, men nevner at 110-bussen går i nærheten. - Jeg er avhengig av L1. Det er synd at den innstilles så ofte. - Enten er det signalfeil eller problemer med togene, forteller han. Han eier en sykkel som han ikke bruker. Torlak er usikker på hvilket parti som er best på jernbane, men har inntrykk av at de borgerlige partiene er mer innstilt på å ha sikkerhetsvakter på stasjonene noe han mener det er behov for. Han mener utbygging av jernbanen er et interessant spørsmål. - Ja, den bør bygges ut svarer han og viser til T-banen som går ofte, men ikke der han bor.



Jolie

Hun har fulgt lillesøstra si til Oslo S og skal tilbake til Fjellhamar. Der bor de rett ved stasjonen. Hun tar toget ofte, buss er ikke noe alternativ. Hun eier en sykkel og driver å tar kjøretimer for bil. Hun er usikker på hvilke partier som vil satse på jernbanen. Hun er godt fornøyd med toget, men det har vært noen problemer i det siste fordi de driver og fikser på linja, forteller hun.



Ollern

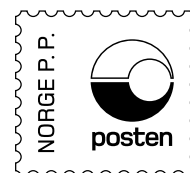
Han har brukt privat elsparkesykkel fra Haugenstua til Lørenskog st. Her venter han på toget til Lillestrøm, der bytter han for å komme hjem til Kløfta. Fra Kløfta st. tar han bussen i 10 min og elsparkesykkelen i 10 min, så er han hjemme. Dette er ei fritidsreise. - Jeg har bodd på Kløfta i 3 år og bruker toget ofte, forteller han - et nesten fullasta godstog passerer - For 15 år sida reiste jeg på interrail til Paris, forteller han. Det var kult. - Toget kjørte inn på ferga og de ungarske grensevaktene hadde maskinpistol. Ollern har ikke fulgt så mye med på politikken. Han har inntrykk av at mye er likt mellom partiene. Han mener jernbane er det beste og sunneste som er. - Enkeltspor er ikke bra. Man må stå og vente på motgående tog. Om morran er togene stappfulle. - Det burde vært bygd dobbeltspor, mener Ollern.



Per-Gunnar

Han er svensk og var på rundtur med Oslopass. Han kom med toget fra Dal til Lillestrøm, hvor han bytta til lokalen L1. På Oslo S skal han gå av og ta trikken. Dette ferie, og det er ikke ofte han tar denne turen. Han eier bil, men til daglig går han mest og reiser kollektivt. Med utgangspunkt i svensk politikk har han inntrykk av at Miljøpartiet (tilsv. MDG) vil satse mest på jernbanen. Uavhengig av land synes han at jernbanen bør bygges ut til å ta mer av transportene.





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



BYGG
DOBBELT-
SPOR
OGSÅ
NORD FOR
HAMAR!



JERNBANE.NO