For Jernbane

Tidsskrift utgitt av For Jernbane *24. årgang* *Nr. 4 - 2005*

Statsbudsjettet 2006

Medlemskontingent 2006

Foto: Roar G. Nilsson

Viktig for et fortsatt aktivt FJ !

Posten Norge AS skal fra 1. januar ha mer betalt for bladdistribusjonen. FJs økonomi er ikke spesielt romslig. Derfor ber vi om et frivillig tillegg til kontingenten på kr. 4. Forsendelse til utlandet koster kr. 40 (EURO 5,50) mér pr.år enn innenlandsk forsendelse i 2005. Vi ber derfor våre medlemmer i utlandet om et frivillig bidrag til å dekke denne ekstrakostnaden.

Satser:

Hovedmedlem	kr 160 + 4
Utland	EURO 22 + 5,50
Husstandsmedlem (uten medlemsblad, forutsetter at minst én i husstanden er enkeltmedlem)	kr 40
Idealistiske foreninger	kr 250 + 4
Bedrifter /Kommuner	kr 500 + 4

Betal til :
For Jernbane, P.b. 154, 1431 Ås
Kontonummer: 7877.08.34782
For betalinger fra utlandet: Benytt EURO, det gir de laveste gebyrene.
Vår bank i Norge er: DnB NOR Bank, NO-0021 OSLO
BIC-adresse: dnb-nokk
IBAN: NO 04 7877 08 34782
Betalingsfrist: 15. januar 2006

Medlemsbladet:
Ansvarlig redaktør: Kjell Erik Onsrud
Epost: post@jernbane.no
Foto: Kjell Erik Onsrud, dersom ikke annet er oppgitt
Layout/trykk: Aktuell, Oslo.
Omdeling: Posten
Opplag: 850
Redaksjonen avsluttet 25. november 2005.

Organisasjonen:
Adresse: FJ, P.b. 154, 1431 Ås
Hjemmeside: www.jernbane.no

Leder: Kjell Erik Onsrud, Oslo
leder@jernbane.no

Nestleder: Torbjørn Svendsen, Solumsmoen
ts@skotselv-instrumentering.no

Kasserer: Erik Bjørhei, Oslo
erik@nobu.no

Styremedlemmer: Jens Hansen, Asker
ahceicero@hotmail.com
Øystein Nordeng, Oslo
onoreng@online.no

Varamedlemmer: Holger Schlaupitz, Oslo
hs@naturvern.no
Rolf Longva, Kongsberg
rlongva@broadpark.no

Valgkomité:
Wilfried Eckhardt, Ås
wilfried.eckhardt@iha.nlh.no
Jan Tore Hylle, Sannidal 992 37 298

Distriktskontakter:
Trønderlag:
Stein Erik Paulsen
ser-paul@online.no
Hordaland/Sogn og Fjordane:
Harry Robert Olsen 55 31 50 18
Sørlandet:
Per Damsgård
per.damsgard@losmail.no
Nord-Norge:
Gunnar Kajander
gkajander@bredband.net
Rogaland:
Jon Øyvind Storvik
post@aalgaardbanens-venner.com
Møre og Romsdal:
Leif Johnny Olestad
raumabanendi3_1@msn.com

Vi ønsker flere distriktskontakter!

For Jernbane
4-2005

4 Statsbudsjettet
7 Prioriter riktig på Vestfoldbanen
8 Debattmøte
9 Vi spør JBV
10 Gledens dag
11 Nye ruter
12 Utkast til nye forskrifter
14 Kulturbanen åpna
15 Togblues
16 Lysaker stasjon
17 Togtilbudet på Holmlia
18 Samfunnsutvikling og jernbane
19 Klimaendringer
21 Connex slår til igjen
21 Velkommen til...
22 Reaksjoner
22 Tromsbanen må utredes
23 Fem på toget

Foto: CargoNet

På flyttefot?

Husk å melde fra til oss!

Dersom du har flytta og fortsatt ønsker å være medlem og motta For Jernbane er det viktig at vi får din nye adresse. Send en epost til post@jernbane.no eller et brev til For Jernbane V/Kjell Erik Onsrud, Maridalsveien 229c, 0467 Oslo.

Leder

Jernbanemillionen

Det ble ingen ekstra rød-grønn milliard til jernbanen som lovet. Selvsagt er jeg glad for den påplussingen som kom. At Jernbaneverket ble lyriske i sin kommentar er lett å forstå; et brød ekstra betyr mer for den som sulter enn for den som er velberget. Jernbaneverket har et etterslep på vedlikeholdet i milliardklassen, videre trengs betydelige midler til planlegging skal moderniseringen av jernbanenettet komme noen vei, og igangværende prosjekter må få en fornuftig framdrift. Disse viktige formålene vil nyte godt av de ekstra pengene men det er langt igjen til at de er tilfredstillende tilgodesett. Vi merker oss at «kollega» Vegvesenet fikk en god del mer ekstra selv om vei ligger vesentlig bedre an ved avslutningen av inneværende langtidsplan (NTP 2002 - 2005) Regjeringen Stoltenberg ville heller ikke oppfylle fordelingsprofilen som ligger i Soria Moria-erklæringen; 30% til jernbane og 70% til vei.

Vi forventer at regjeringen anstrenger seg for å komme nærmere sine løfter ved revidert nasjonalbudsjett til våren. Fra og med 2007-budsjettet kan den ikke lenger skylde på Bondevik II.

Det har vært en travel høst for meg med bl.a. valget, statsbudsjettet, høringsuttalelser, medlemsmøter og prøving og feiling i forhold til å ta i bruk brukt datamaskin. Etter mye frustrasjon, inkludert at skjermen røyk, valgte jeg å kjøpe ny PC. Derfor har det ikke blitt noen vervekampanje ennå, men jeg lover at den skal komme bare dere betaler 2006-kontingenten. Målet er 200 nye medlemmer i løpet av neste år. For Jernbane er også avhengig av å få fornyet avtalene med hovedannonsørene, samt at vi må skaffe noen nye.

Forøvrig har jeg mottatt flere innlegg til bladet fra medlemmene enn tidligere, det setter jeg pris på.

Da gjenstår det bare å takke for i år og ønske god jul!

PS - den som vil hjem til jul med tog kan glede seg over at NSB setter opp 21.000 ekstra plasser!

STATSBUDSJETTET

Lyspunktet på neste års jernbanebudsjett er regjeringa Stoltenberg sin påplussing. Likevél er samferdslebudsjettet samla sett ei oppskrift på fortsatt svekka konkurranseevne for jernbanen.

Kjell Erik Onsrud

2006-budsjettet er spesielt fordi det har vore val og regjeringsskifte og fordi vi tar fatt på ein ny planperiode (Nasjonal Transportplan 2006-2015)

Nasjonal Transportplan (NTP) 2006-2015

Bondevik II meinte at 1,64 mrd. i investeringar på jernbanenettet årleg fekk halda. Ap, SV, Sp og Frp sikra fleirtal for ei ekstrasatsing på samferdsle med 2,2 mrd. årleg. Foran valet, og etter med Soria Moria-erklæringa, lova dei raud-grøne partia å satsa i samsvar med NTP-vedtaket. Det raud-grøne løftet for jernbaneinvesteringar vart 2,64 mrd.

NTP 2002-2005

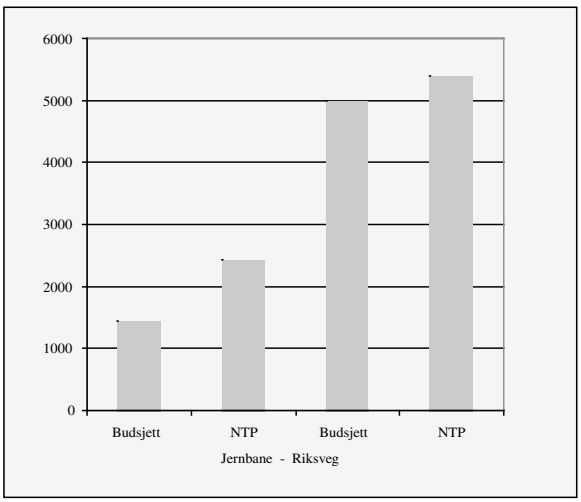
Underbevilgninga til jernbaneinvesteringar er på nærmare 1,5 mrd. eller nesten 20% i høve til NTP 2002-2005. Vedlikehaldet ligg nærare 650 millionar etter eller om lag 5%. For Vegvesenet er vedlikehaldet oppfylt og løyvingane til investeringar ligg berre vél 6% etter.

Framlegg til statsbudsjett

Bondevikregjeringa foreslo 1,335 mrd. til investeringar i jernbanenettet og 2,895 mrd. til drift / vedlikehald. Når ein samanliknar med tala frå NTP-vedtaket i 2004 må ein hugse at dette er 2006-kroner og at Jernbaneverket frå 1.1.05 fekk full frådragsrett for moms. (Vegbyggjing har alltid hatt fritak). Framlegget er 182 millionar lågare for Investeringane og 40 millionar lågare for drift/vedlikehald enn kva Bondevik II gjekk inn for i NTP. For veginvesteringar var framlegget 132 millionar høgare.

Vårt krav til statsbudsjettet

I høyring for Stortingets transport- og kommunikasjonskomité krevde vi jernbaneløyvingar i tråd med løftet i Soria Moria-erklæringa. Vi krevde óg at kompensasjonen for el-avgift måtte oppretthaldast og at NTP vart oppfylt i høve til investeringar i gang- og sykkelveger. Togreiser kombinerast ofte med gåing og sykling og då er det viktig med sikker og god adkomst til stasjonane. Vi foreslo óg auka driftsmidler til kollektivtilbodet, tryggingstiltak framfor kapasitetsauke på stamvegane parallelt med jernbanen og at det vert oppretta eit investeringsfond for kommunar som vil satsa på/ vidareutvikla eit lokalt skinnegåande kollektivtilbod. Til inndekkjing foreslo vi at alt fossilt brensel skal ha same avgiftssatsar som bensin og at vegkapasiteten parallelt med jernbanen ikkje vert auka.



30 / 70

Frå budsjettingingane kom det signalar på at regjeringa ikkje ville oppfylla løftet om 2,2 mrd. meir til samferdsle. Vi satt då fram eit subsidiært krav som ikkje ville sprenge rammene; - oppfyll fordelingsprofilen frå Soria Moria-erklæringa , 30% av investeringane til jernbane og 70% til veg, ved å flytta 527 mill. frå veg til jernbane. I Bondevikframlegget låg ei fordeling på ca. 20 / 80.

Plussar på

Regjeringa Stoltenberg plussa på 142 millionar til investeringar på jernbanenettet og 40 millionar til drift/vedlikehald. Vegvesenet fekk 125 millionar meir til investeringar i riksveg samt 50 millionar meir til rassikring. Dette tyder at Soria Moria-løftet for veg berre er vél 7% frå å vére oppfylt. Jernbaneløftet er 40% frå.

LØYVINGANE VERT FORDELTE SLIK:

Drift og vedlikehald

2,935 mrd. Dette er i høve til NTP. Regjeringa Stoltenberg plussa på 40 mill. som skal gå til oppgradering av Meråker-banen, men det er avdekka vedlikehaldsetterslep i milliardklassen på jernbanenettet.

Drift og vedlikehald av Gardermobanen

76 mill. I fjor var det eit overskot på brukerfinansieringa med 19,2 mill.

Sandvika-Asker

72 mill. til sluttfinansiering I høve til NTP.

Lysaker st.

Får i alt 165 mill. til oppstart. NTP 200 mill. Forslaget frå Bondevik låg på 140 mill. og for det beløpet ansåg ikkje JBV at det var mogeleg å få til nokon fornuftig framdrift i prosjektet.

GSM-R

510 mill. for å fullføra utbyggjinga på hovudnettet. I høve til NTP.

Ganddal godsterminal

129 mill. NTP 193. Anleggsstart i haust og fullføring hausten 07. Terminalen vil auka kapasiteten, frigjera areal og sporkapasitet og gjéra det mogeleg å køyra tur – retur Alnabru på eit døger.

Dobbeltspor Sandnes –Stavanger
150 mill. NTP 239 mill. Skal i høve til ny NTP stått klart i ´09. Skulle i høve til gamal NTP stått klart i ´07. Prosjektet byggjar opp under den knallsuksessen lokaltogtrafikken har hatt, og gjér det mogeleg å auka frekvensen på tilbodet. Dobbeltsporet ligg til grunn for kommunanes areal- og byutviklingsplanar og er ein føresetnad for bybaneprosjektet i Stavanger.

Fjernstyring av Nordlandsbanen
106,5 mill. NTP 138. Her plussa Stoltenberg på 45 mill. Prosjektet vil gjé betre tryggleik og punktlighet, enklare vedlikehald og meir fleksibel drift.

Kolbotn – Ski/Ski st.
35 mill. NTP 53 mill. I høve til NTP skal Ski st. vera ferdig ombygd i ´08. Det er viktig sidan Ski st. er den delen av flaskehalsen det er enklast og raskast å gjéra noko med.

Sekkespost: planleggjing/grunnerverv
120 mill. NTP 455 mill. Her plussa Stoltenberg på 72 mill. Posten omfattar prosjekta; Dobbeltspor: Haug-Onsøy, Barkåker-Tønsberg, Holm-Holmestrand, Bergen-Fløen, Lysaker-Sandvika samt Alnabru godsterminal.

Tryggleik
60,5 mill. NTP 125 mill. Omfattar mellom anna tunnellar, planovergangar og rassikring.

Kapasitetsaukande tiltak
36 mill. NTP 165 mill. Mindre investeringar med stor nytte for mellom anna tungtrafikk frå veg til bane.

Stasjonar og knutepunkt
43 mill. NTP 128 mill. Oppussing, tilgjengelighet og informasjon.

Køyrevegsavgift
Fjerna for alle transportar med aksellast 22,5 tonn eller lågare. Dvs. at denne avgifta berre skal betalast av malmtransportane på Ofotbanen.

El-avgift
Kompensasjonen faller bort, unntatt for NSBs tog som er omfatta av statleg kjøpt persontransport.

NSB AS
Staten vil kjøpa samfunnsøkonomisk lønsam persontogtransport for 1,577 mrd.

Samferdsledepartementet har fastsett eit avkastningskrav for NSB på 7,2% av bokført verdi på eigenkapitalen etter skatt. For ´06 er NSB pålagd å budsjettera med eit utbytte til staten på 116 mill.

NSB Anbud AS
Får om lag 67 mill. for å køyra persontog på Gjøvikbanen. Beløpet er til dels resultatavhengig.

Statens Jernbanetilsyn
31,7 mill. ei auke på nesten 5 mill. fordi tilsynet har fått fleire oppgåver.

Konkurranseutsetjing
Regjeringa har stogga nedbemanning og vidare konkurranseutsetjing i JBV av opgåver den meiner er kritisk i høve til tryggleiken og kor det ikkje finst ein fungerande marknad. Regjeringa vil heller ikkje konkurranseutsetja meir av persontogtrafikken.

Finansiering
Regjeringa vil utrede prosjektfinansiering for å få til ein meir optilmal framdrift i utbyggjing og modernisering av nye jernbane- og vegstrekningar.

tid for tog

- når naturen får velge

www.jbv.no

Jernbaneverket

Prioriter riktig på Vestfoldbanen!

På mellomlang sikt må målet være å få avganger hver halvtime på Vestfoldbanen. Trafikken er stor, ikke bare til/fra Oslo-området, men også mellom byene. På lengre sikt vil Vestfoldbanen kunne inngå som en del av et nett med høyhastighetstog i Sør-Norge.

Holger Schlaupitz, rådgiver i Norges Naturvernforbund

E18, mange hestehoder foran.

Gode planer

Selskapet Norsk Bane har fått fart i debatten om hvordan Vestfoldbanen bør bygges ut Hittil har debatten i stor grad dreid seg om bevilgninger og i liten grad om hvordan banen skal utvikles. Jernbane er et vanskelig fagområde. Det er ikke lett å gjøre seg opp meninger om hva som er gode eller dårlige planer. Derfor er det bra at flere tenker høyt og skaper debatt. Det er ikke likegyldig hvordan jernbanen bygges ut. Lave bevilgninger gjør det ekstra viktig at investeringene gir maksimal positiv effekt, slik at toget kan hevde seg i den knallharde konkurransen. Folk flest må oppleve forbedringer raskt, noe som kan gi økt støtte til kravet om større bevilgninger til jernbaneutbygging. Med andre ord: Gode planer er avgjørende for at jernbanen skal kunne lykkes.

Trendskifte

Jernbaneverkets planer er i stor grad et resultat av lave rammer. Det er ikke så lett for en etat å lage visjonære planer når de årlige bevilgningene knapt nok gir rom for å opprettholde en noenlunde driftsstabil jernbane. Ting tyder på at trenden er i ferd med å snu. Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan fra i fjor sommer legger opp til økt satsing på tog. NSB er på offensiven og ber om en jernbane som gir betydelige reisetidsreduksjoner. Jernbaneverket er i gang med å utrede høyhastighetsbane i Norge. Naturvernforbundet jobber for at toget skal ta over en betydelig del av den trafikken som i dag går på vei og i lufta, slik at belastningen på miljøet blir redusert. Da trengs det en konkurransedyktig jernbane. Siden hovedveiene på Østlandet blir bygd ut i et raskere tempo enn jernbanen, er det enda viktigere at vi får på bordet planer som gir jernbanen et kraftig løft. Ellers vil det enda lettere skje at trafikken med privatbil, lastebil og fly fortsetter å øke i et uakseptabelt tempo.

Forleng eksisterende dobbeltspor!

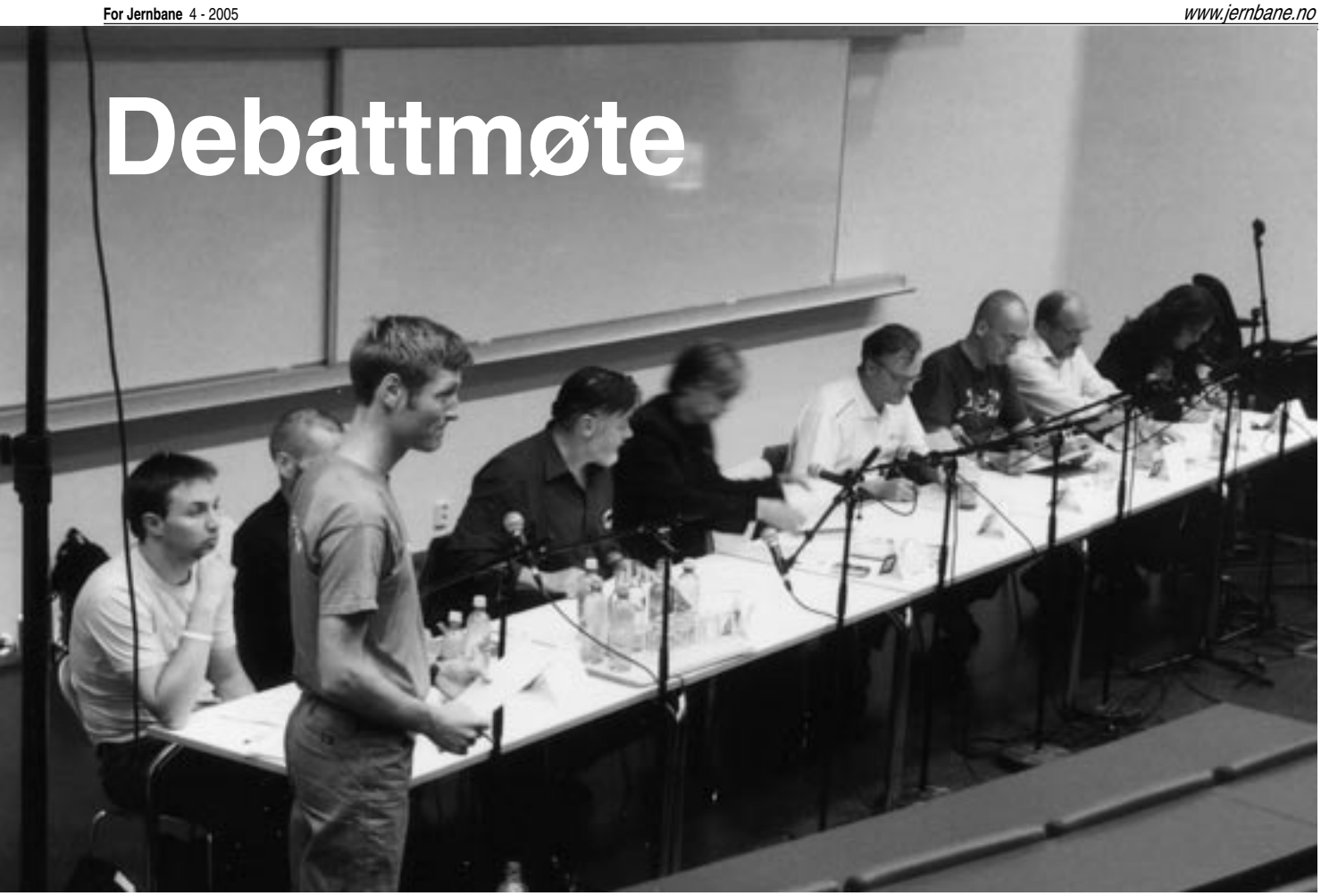
Hovedproblemet med Vestfoldbanen er den lave gjennomsnittsfarten, som skyldes at banen i hovedsak følger den opprinnelige smalsportraseen fra 1880-tallet. Lav fart gir toget høye driftskostnader og dårlig konkurransekraft. Siden toget har et stort potensial i Vestfold, er det også grunnlag for langt flere avganger dersom toget får opp farten, og dermed behov for dobbeltspor.

I Jernbaneverkets handlingsprogram for perioden 2006 – 2015 er det strekningen Barkåker – Tønsberg som er den neste som skal bygges ut på Vestfoldbanen (ferdig ca. 2010), deretter Holm – Holmestrand (ferdig ca. 2012), så Larvik – Porsgrunn og Holmestrand – Nykirke (begge ferdige innen 2015).

Største ankepunkt mot Jernbaneverkets strategi er prioritering av parsellen Barkåker – Tønsberg. Det hjelper lite med korte nybygde strekninger. Toget må i så fall begynne å bremse kort tid etter at det har fått opp farten – tidsgevinsten blir liten. Å forlenge dagens dobbeltspor fra Holm i Sande og sørover vil derimot gi en lang, sammenhengende strekning der toget kan holde farten oppe forholdsvis lenge. I tillegg er dagens bane fra Holm og sørover skikkelig svingete, noe som taler sterkt for å prioritere denne strekningen.

Hele strekningen Nykirke – Tønsberg bør planlegges under ett. Kanskje bør banen legges via høyskolen på Bakkenteigen. Bakkenteigen ligger strategisk til med gode bussforbindelser mot Horten og i retning Åsgårdstrand/Tønsberg. Trafikkmessig er det liten tvil om at det vil være lurt å legge banen via høyskolen, men dette må naturligvis veies opp mot eventuelle større inngrep i kulturlandskap og naturområder. Det er ikke sikkert vi kan velge de beste løsningene dersom parsellen Barkåker – Tønsberg bygges og vi samtidig ønsker å legge banen via Bakkenteigen.

Debattmøte



FJ arrangerte 6.sept. 2005 debattmøte på Handelshøyskolen BI. Tema var fremtidens jernbanepolitikk. Foruten et politikerpanel, deltok Kjell Werner Johansen (TØI), Jörg Westermann (Norsk Bane AS) og Øystein Noreng (BI).

Rolf Longva

Politiske ønsker

Per-Kristian Nielsen, Krf, ønsket en aktiv og solidarisk klimapolitikk. Han etterlyste mer miljøriktige grep bl.a. innenfor samferdsel, bedre tog, kortere reisetider, samt at opprusting av jernbanen prioriteres foran vei. Selv om Krf. er positive til konkurranse, ønsket man varsomhet mht. videre konkurranseutsetting nå. Kai Aspheim ,Ap, ønsket et nasjonalt løft for jernbanen og mente ellers at dagens klattvise utbygging er uheldig. Han hevdet at vi i dag har gode tog men dårlig infrastruktur. Aspheim understreket behovet for kortere reisetider samt gode av- og pålastingsmuligheter for gods. Hans Kjæstad fra Høyre mente jernbanen i siste stortingsperiode har gått historisk bra takket være struktur og investeringer. Han betraktet det som revolusjonerende at regjeringen Bondevik hadde «brutt ned» etatene og frigjort kompetanse. Kjæstad hevdet at omorganisering har gitt innsparinger i milliardklassen og fremhevet samtidig det svenske selskapet Tågkompaniet som svært kostnadseffektivt. Ola Elvestuen, Venstre, viste til at samferdselsminister Skogsholm hadde sørget for økning både til drift og investeringer i jernbanesektoren. Han mente konkurranseutsetting var redningen for f.eks. Gjøvikbanen. Han påpekte ellers at man ikke kan organisere seg bort fra dårlige rammebetingelser. Han mente det dårlige banenettet må oppgraderes og ønsket å konsekvensanalysere høyhastighetsbaner. Petter N. Myhre, Frp, viste til jernbanens synkende markedsandel i det totale transportmarkedet. Han hevdet at toget har fortrinn når mange mennesker skal samme vei samtidig, men mente trafikkgrunnlaget i Norge gjør bygging av høyhastighetsbaner ulønnsomt. Han var også bekymret for naturinngrepene og mente at fire-felts motorvei var å foretrekke. Erling Folkvord, RV, mente bruk av anbud innenfor jernbanesektoren vil svekke jernbanefaglig kompetanse i Norge. Han viste til betydelig kundepotensiale mellom de større byene i Norge og Oslo – Stockholm. Folkvord pekte også på at et forgjeldet land som Sverige satser på jernbane i en helt annen skala enn i Norge. Morten Lund, Sp, etterlyste kraftig oppgradering av infrastrukturen som grunnlag for kortere transporttider, noe ikke minst næringslivet vil nyte godt av. Han anså langtidsbudsjettering som nødvendig og stilte seg undrende til at Norge har operert med så høye kalkulasjonsrenter ved investeringer i veg og bane. Han etterlyste forøvrig planlegging av jernbane i Nord-Norge, både til Murmansk og Narvik - Tromsø. Han mente også at konkurranseutsettingen burde stanses. Også SVs Heidi Sørensen etterlyste bedre infrastruktur og ønsket å øke årlige investeringer i banenettet med minst 1 milliard. - Hvorfor skal tog gå sakte i Norge?, undret Sørensen. Hun var heller ikke fornøyd med at investeringer gjøres etter prinsippet «litt her og litt der».

Overført trafikk

Kjell Werner Johansen, TØI, så på mulighetene for overføring av transport fra bil og fly til bane. Han påpekte at toget ikke har tapt store markedsandeler på strekninger der togtransport er ett av flere alternativer. Hva angår godstransport mente Johansen at mulighetene var gode for containervennlig gods på avstander over 400km. Suksesskriterier her er fulle tog og at det legges begrensninger på vegtransporten.

Blant utfordringer/trusler nevnte Johansen spredte terminalfunksjoner på Østlandet,

kvalitet, pris samt fortsatt prioritering av hovedveiene parallelt med jernbanen. For persontransport med tog understreket han viktigheten av hyppige avganger, store volum, pålitelighet og akseptabel pris. Det ble også nevnt behov for store off. kjøp, konkurranse fra bil, buss og fly, bedring av infrastruktur der dette har størst effekt samt at man må ta vare på nåværende kunder. Johansen mente at investeringer må konsentreres til Oslo-området. Han pekte på at togsuksesser i USA (gods) og Japan (persontrafikk) har dét til felles at samme selskaper opererer både tog og linje, stikk i strid med vår nye europeiske modell.

Moderne jernbane

Jörg Westermann, Norsk Bane AS, påpekte behov for investeringer ut over det som bevilges over statsbudsjettet. Han understreket et moderne banenetts betydning for kortere reisetider, men viste til at stoppmønster også er viktig. Hyppige togstopp reduserer gjennomsnittshastigheten. Korte transporttider gir rom for bedre utnyttelse av personell og materiell, samtidig som man kan forvente økende markedsandeler. Westermann så et klart potensial for toget hva angår å ta passasjerer fra bil og fly. Han understreket forøvrig at nye banestrekninger beregnet for høyere hastigheter i mindre grad bør tilpasses eksisterende nett. Dette for å unngå kurvatur som ikke tillater høy fart. Nye traséer vil også i mindre grad forstyrre eksisterende trafikk i anleggsperioden.

Samfunnsøkonomi

Professor Øystein Noreng pekte på den særnorske kalkulasjonsrenta som inntil nå har virket bremsende på økte investeringer i jernbanens infrastruktur. Høy kalkulasjonsrente påvirker lønnsomhetsvurderingen negativt når modernisering av banestrekninger vurderes. Han påpekte også at tidstap ved kødannelse var en undervurdert faktor ved beregningene.

Mer debatt

Debatten som fulgte ble preget av organiserte i Jernbaneforbundet som gikk hardt ut mot politikeres ønsker om omorganisering av Jernbaneverket samt konkurranseutsetting av mange oppgaver som tradisjonelt har vært utført av denne etaten. Kjæstad fra Høyre mente dette var nødvendig for å få mer ut av hver krone som blir bevilget til jernbaneformål. Han understreket behovet for kvalitetssikring av hvordan pengene brukes. Petter N. Myhre viste til vellykket motorvegutbygging i utlandet og gikk inn for flere motorveger i Norge, men mente vi også bør ta vare på mye av det som fremdeles er tilbake av jernbane her til lands. Blant de øvrige partier ble det fokusert på nødvendigheten av at jernbanen moderniseres, slik at den kan gi økt samfunnsnytte i fremtiden.

(Finansdepartementet har i høst lagt fram nye retningslinjer hvor kalkulasjonsrenta for statlige investeringer er satt til minst 4%. Samferdselsdepartementet vurderer nå om renta for samferdselsinvesteringer skal være høyere enn 4%. Resultatet blir offentliggjort seinest i februar. Red.anm.)

Vi spør JBV

Jernbaneverket

Alnabanen

Stortinget har vedtatt at persontrafikk over Alnabanen skal utredes. I vår høringsuttalelse til JVBs handlingsprogram har vi påpekt at de planlagte stasjonstiltakene på Kjelsås og Strømmen stasjoner må ta hensyn til et ev. vedtak om å opprette en slik pendel. Vi anser det som mest formålstjenlig å kjøre togene mellom disse stasjonene med tanke på trafikkgrunnlaget. Det er særlig viktig å kunne vende togene uten å forstyrre trafikken i hovedsporet. Vi spør om disse hensynene blir ivaretatt i de respektive stasjonsprosjektene?

Stabekk st.

I forbindelse med utbyggingen av Lysaker stasjon kan ikke lenger lokaltog vendes på Lysaker. Gamle spor 1 på Stabekk er derfor rusta opp for dette formålet. I vår høringsuttalelse til handlingsplanen pekte vi på potensialet som kan ligge i at togene tar med seg reisende til/fra Stabekk. Området er tett befolket, biltrafikken på samleveiene Gamle Drammensvei og Gamle Ringeriksvei inn mot Oslo er tett, og veiene trafikeres av flere busslinjer. Vi spør om JBV vil fremme dette som et Oslopakke-prosjekt?

Gamle Drammensbanen

Ikke få er av den oppfatning at NSB var litt vel kjapp med å kvitte seg med den gamle linja mellom Brakerøya og Spikkestad. Det har vært utallige driftsavvik med stengning av Liertunnelen siden den åpna i 1973. Togtrafikkevn ville utvilsomt hatt stor nytte av gamle Drammensbanen som beredskap for å kunne opprettholde en viss togtrafikk.. Selv om det kanskje ikke ennå fins et politisk klima for legge sporet på nytt, kan utfordringene i forhold til klimaeendringer og kraftig befolkningsvekst i Oslofjordregionen raskt gi nye prioriteringer. Banen bør være aktuell som lokalbane, også med forlengelse inn i Drammen som bybane. .I den sammenhengen vil det være svært kortsiktig å skusle bort denne sentrale traseen ved å tillate at den blir avstått til andre formål. Saken er aktuell nå da Røyken kommune ønsker å bygge vei over traséen. Vi spør derfor hva slags policy JBV har til nedlagte traséer generelt og sentrale traséer som denne spesielt, og hvordan de konkret stiller seg til Røyken kommunes ønske?

Raumabanen

Romsadalshorn Stasjon skal vike plassen for omlegging av E136. Selve stasjonsbygningen blir tatt vare på bl.a. takket være innsats fra vår distriktskontakt i Møre og Romsdal. Den skal flyttes til Trollveggen og damptogene vil få stopp her i turistsesongen. Tilbake ligger sporet som må finne seg i tett naboskap med E136. Omleggingen krever tillatelse fra JBV i det veien blir liggende innafor byggeforbudssona på 30 meter. Søm følge av naboskapet ser vi for oss fare for steinsprut ved snømåking og at motorkjøretøyer og gjenstander fra disse kan havne på linja. Vi spør hvordan JBV har vurdert disse forholdene, og hvordan de generelt ser på det å tillate nye anlegg, herunder vei, tett innpå sporet..

Gledens dag

Steinar Killi og Torild Skogsholm

Lørdag 27. august ble det nye dobbeltsporet Sandvika–Asker (Askerbanen) høytidelig og gledelig åpna. Dermed kan vi også markere at fire-spors utbygginga rundt Oslo er halvveis fullført.

Kjell Erik Onsrud

På spor 4 på Oslo S var det stor stemning. Magnolia Jazzband spilte, Samferdselsministeren og Jernbanedirektøren strålte om kapp med sola og ønsket de mange innbudte fortløpende velkommen. Flytoget var leid inn for å befordre oss til Asker. Underveis ble det vist en presentasjonsvideo.

Byggetida har vært 4,5 år, et år mindre enn opprinnelig planlagt. Sluttprisen ble også lavere enn budsjettert! Strekningen er 9,5 km lang og består av nye bruer over Sandvikselva, to lange tunneler; Tannum- og Skaugumtunnelene med ei kort dagsone imellom. Dessuten er Asker stasjon bygget om og blitt mye bedre.

På Asker st. fikk vi først litt tid til å gå rundt og kikke. Dernest var det taler oppe ved spor 1. Samferdselsminister Torild Skogsholm sa hun ville sette opp elektroniske tavler ved nabo E 18 med info om reisetid med tog kontra bil inn mot Oslo. Jernbanedirektør Steinar Killi kvitterte og viste til dem som vil ha enda mer kapasitet på E 18; – hvor har de tenkt at alle bilene skal gjøres av når de kommer inn til Oslo? Markeringen kulminerte med «stabelavløp»; Torild ga det ventende Flytoget grønt signal! Jernbaneorkesteret spilte og gruppa «Gaate» opptrådte.

Deretter vandret vi opp til Asker Kulturhus. Øyvind Thorsen kåserte og sa i kjent stil at han ønsket seg flere dobbeltsporede høyfartsbaner langs veiene slik at man avslappet i sitt sete kunne suse fra bilistene. Ellers opptrådte kammerkoret Le Voci og Helene Bøksle sang og Sindre Hotvedt spilte piano. Ordfører i Asker, Morten Strand, la i sin tale vekt på hvilken betydning jernbanesatsingen hadde hatt som premiss for kommunens egen satsing på å utvikle Asker sentrum som et attraktivt sentrumsområde. Varaordfører i Bærum, Kari Langeland, var glad for den imøtekommenhet JBV hadde vist ved å justere planene slik at en eksisterende gangforbindelse ble opprettholdt, nå i tunnel under det nye sporet. Hun uttrykte også glede over at rushtidstogene på Vestfoldbanen vil få stopp i Sandvika fra nyttår. JBV hadde også lagt ut en liten gave til alle deltagere; et bordur som i tillegg til tida også minnet om dagen for åpningen av Askerbanen.

Så var det på tide å få noe i kroppen. Det ble servert kanapeer og marsipankake. Logistikken rundt det å forsyne seg med kake hadde en fin parallell til dobbeltsporet; kaka var stor og gjestene mange. Derfor var det to køer – én på hver side av kaka.

Takk til JBV og Asker og Bærum kommuner for denne fine markeringen, vi i For Jernbane vil gjøre vårt beste for at det skal bli flere av dem!

Nye ruter

Fra 8. januar blir det en del forandringer i toghverdagen. Det blir flere hyggelige nyheter; flere avganger, flere stopp og kortere reisetider. Vi omtaler hovedtrekkene, detaljene får du av NSB.

Tog 406 Oppdal stasjon natt til 29. juni 2005. Foto: Roar G. Nilsson

Kjell Erik Onsrud

Drammen - Oslo

Det blir et nytt tog i timen mellom Oslo, Sandvika og Asker. Mellom Drammen og Oslo blir det bare tre avganger per time mot fire nå, men avgangene blir jevnere fordelt og reisetida kortere da togene vil kjøre på det nye dobbeltsporet.

Linje 300 Skøyen - Jaren

Alle lokaltogene vil igjen stoppe ved Kjelsås etter at Jernbaneverkets arbeid med ny mellomplattform er fullført.

Linje 400, Asker - Lillestrøm

Denne linja vil få endestasjon Asker. I helgene kjøres den til og fra Drammen. Mandag-fredag blir det ekstratog.fra Lillestrøm til Oslo S kl 08.19 via Romeriksporten.

Linje 440, Dal - Drammen

Denne linja får endestasjon Drammen. Underveis skal toget stoppe i Lysaker, Sandvika, Asker, Lier og Brakerøya. I helgene kjøres linja til og fra Skøyen.

Linje 450, Kongsberg - Eidsvoll

På ettermiddagen kjøres to av avgangene (fra Oslo kl 15.47 og 16.47) den gamle traseen mellom Sandvika og Asker og vil stoppe på Billingstad. Alle avgangene får stopp ved behov på Skollenborg. Mandag-fredag kommer det en ny avgang fra Oslo S kl 16.17 til Eidsvoll kl 16.57 med stopp på Lillestrøm og Gardermoen.

Linje 460, Skøyen - Årnes/ Kongsvinger

Tog fra Skøyen kl 08.19 og fra Kongsvinger kl 09.45 stopper ved behov ved Galterud i stedet for Sander.

Linje 500, Skøyen - Ski

Tog fra Ski kl 07.15 som i dag vender i Sandvika forlenges til Asker.

Trønderbanen

Det opprettes ny holdeplass ved Nedre Elvehavn like nord for Trondheim S. Som følge av dette blir det noen mindre justeringer av rutene.

Oslo-Halden (Göteborg)

NSB dobler setekapasiteten på 06.35-toget fra Halden til Oslo. Tog fra Oslo S kl 16.00 får åtte minutter kortere kjøretid til Sarpsborg/ Halden. NSB og Tågkompaniet vil kjøre eget chartertog mellom Göteborg og Gol i vintersesongen.

Oslo-Skien

Tre ekstra rushtidstog i hver retning vil stoppe i Sandvika. Tog fra Oslo S kl. 15.43 får stopp ved behov i Eikenes.

Oslo-Bergen

Morgentoget og dagtoget fra Bergen får 20 minutter kortere kjøretid til Oslo! Ekstratoget fra Oslo S på søndager får avgang kl 12.47, to timer tidligere enn nå.

Hamar-Røros

Stopp ved Auma holdeplass for alle tog.

Trondheim-Østersund

Nabotåget får stopp ved behov i Vikhamar og Hommelvik.

Nattog

Sovevognene pusses opp og antallet reduseres fra seks til to på Dovre- og Bergensbanen og fra fem til to på Sørlands- og Nordlandsbanen. Det vil kun bli solgt hele kupéer. Sovevognene som hittil har vært koplet til / fra Mosjøen, Mo i Rana og Kristiansand kuttes ut. Billigtilbudet til individuelt reisende vil bestå av vanlige sittevogner med pledd og pute.

Gods

CargoNet satte fra i høst av opp et nytt godstogpar på Bergensbanen. Det betyr at det nå kjøres seks tog i hver retning i døgnet mellom Bergen og Østlandet. CargoNet melder at også dette nye togparet begynner å bli fullt. Selskapet arbeider også for å øke kapasiteten mellom Oslo og Trondheim og Åndalsnes. På Sørlandsbanen kjøres det fra i høst et nytt togpar i helgene for å ta unna trafikken. CargoNet har stor suksess med sin satsing på kombinerte transporter, det vil si containere og semitrailere. Fra Moss og Sarpsborg har også CargoNet fra i høst satt drift nye togpar til/fra Sverige.

Fra februar setter CargoNet i gang nye tømmertog fra Simonstad i Aust-Agder og fra Bø i Telemark til Brakerøya. Også fra Hallingdal skal det igjen kjøres tømmertog. Dette betyr ny drift ved tømmerterminalen på Nesbyen.. Fra alle disse terminalene skal det kjøres ett heltog med tømmer i uka.

Ved ruteendringen tar Ofotbanen AS over den trafikken som CargoNet har hatt til og fra Norske Skogs anlegg på Skogn i Nord-Trøndelag. Dette gjelder tog til/fra Sverige over Meråkerbanen og tog fra Grong til Skogn.

Green Cargo AB vil fra januar kjøre tre daglige godstogpar til/fra terminaler i Norge. Det settes opp et godstogpar fra Stockholm til/ fra Alnabru, det kjøres ett togpar fra Hallsberg over Kongsvinger til/fra Drammen, som også betjener Lillestrøm, og det kjøres ett togpar fra Malmø til/fra Drammen. Tågåkeriet i Bergslagen AB fortsetter med sitt tog fra Kristinehamn i Sverige over Kongsvinger-Solør- Rørosbanen til/fra Ranheim ved Trondheim. Tågåkeriet kjører også tømmertog mellom Sverige og Halden. Hector Rail AB fortsetter med sine tog mellom Sverige, Halden og Hønefoss.

Ny lisens- og tillatelsesforskrift

1. juni la Samferdselsdepartementet ut på høring forslag til Ny lisensforskrift og ny tillatelsesforskrift. Forslaget implementerer deler av EUs Jernbanepakkke II i norsk rett. Gjeldende tillatelsesforskrift av 5. februar 2003 nr. 136 oppheves og erstattes med to nye forskrifter :

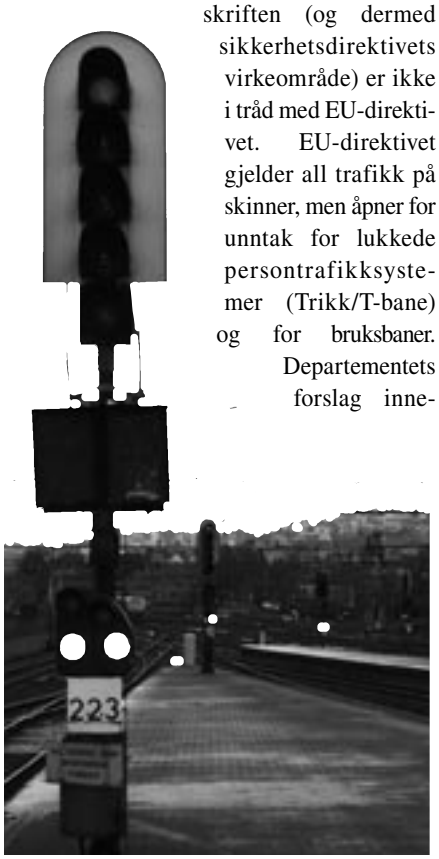
- Forskrift om lisens, sikkerhetssertifikat og om tilgang til å trafikkere det nasjonale jernbanenettet, samt om sikkerhetsgodkjenning for å drive infrastruktur (lisensforskriften),
- Forskrift om tillatelse til å drive sporvei, tunnelbane og forstadsbane, samt sidespor m.m. (tillatelsesforskriften).

FJ har uttalt seg:

1. EUs formål med sikkerhetsdirektivet er å styrke jernbanetransportens rolle ved økt interoperabilitet mellom medlemsstatene. Dette er også i tråd med For Jernbanes formålsparagraf. I direktivets innledning uttaler EU eksplisitt at det ikke må lages nye nasjonale særregler.

En hurtig gjennomlesning av Statens Jernbanetilsyns forslag til ny sikkerhetsforskrift viser at også de har sett bort fra EUs hensikt, da utkastet inneholder en rekke nye kostbare nasjonale særkrav.

2. Departementets forslag om å unnta «private sidespor» fra lisensforskriften (og dermed sikkerhetsdirektivets virkeområde) er ikke i tråd med EU-direktivet. EU-direktivet gjelder all trafikk på skinner, men åpner for unntak for lukkede persontrafikksystemer (Trikk/T-bane) og for bruksbaner. Departementets forslag innebærer et todelt regelverk; et for det nasjonale jernbanenettet inkl. statlig eide sidespor, og et annet for private sidespor og lukkede banesystemer. Departementet har oversatt EU direktivets «privately owned railway infrastructures» , se direktivets art 2b med «private sidespor». Dette gir ikke direktivet hjemmel for. Direktivet åpner for å unnta det man i norsk tradisjon kaller "bruksbaner». Bruksbaner er lukkede banesystemer hvor eier driver banen utelukkende til eget bruk . Et godt eksempel på dette er den nå nedlagte Thamshavnbanen. Et annet mulig eksempel er Borregaards spor i Sarpsborg.



Departementets forslag vil føre til at private sidespor, i motsetning til statlig eide, faller inn under et annet regelverk. Dette vil skape usikkerhet og føre til at interoperabiliteten som vi i dag har mellom statlige og private spor i Norge etter hvert vil bli borte.

Vi foreslår som alternativ at forvaltningsavtalene tidligere NSB (før `96) hadde med private sidesporeiere videreføres mellom disse og JBV. Dette vil gjøre det enkelt for eierne - og togoperatørene slipper å forholde seg til at de trafikkerer sidespor som ligger under ulike regelsett.

3. EUs sikkerhetsdirektiv stiller krav til nasjonalstaten, sikkerhetsmyndigheten (i Norge SJT), infrastrukturforvalter/trafikkstyrer (JBV) og togoperatørene (NSB, OBAS m.v.). Vi undrer oss over hvorfor Departementet i sitt forslag har utelatt de reglene som gjelder for sikkerhetsmyndigheten? Dem forskriften ellers retter seg mot har et klart behov for å vite hvilke krav og forventninger som kan stilles til myndighetene, spesielt gjelder dette for nye togoperatører.

4. Forslagets § 1-4 b trenger en presisering slik at det kommer klart frem at infrastrukturforvalter også omfatter trafikkstyrerfunksjonen hos infrastrukturforvalter Det er dette som er ment i EU direktivet.

Ny sikker

15. juli la Statens Jernbanetilsyn (SJT) fram utkast til ny forskrift om krav på det nasjonale jernbanenettet. FJ har gitt høringsuttalelse.

Kjell Erik Onsrud

I forslaget er deler av EU-direktiver vedrørende sikkerhet, lisens til jernbaneforetak, fordeling av infrastrukturkapasitet, innkreving av banebruksavgifter og sikkerhetssertifisering innarbeidet. I tillegg til struktur og begrepsbruk innebærer forslaget også en del endringer i reglenes innhold basert på innspill og SJTs egne erfaringer som tilsynsmyndighet.

SJTs praksis

Forslag til forskrift bygger bl.a. på SJTs praksis. Vi savner en dokumentasjon av praksisen, og hvilken respons Tilsynet over tid har fått på denne. Vi er kjent med at det innen norsk jernbanebransje finnes ikke ubetydelig frustrasjon over denne praksisen.

Konsekvensanalyse

Etter vår oppfatning er konsekvensanalysen ikke grundig nok, jf. kravene i Utredningsinstruksen. Vi tenker særlig på følgene for miljøet og totalbildet av risiko og sikkerhet i samferdselssektoren.

Nye sikkerhetskrav må ikke føre trafikk fra bane til vei

Forslaget inneholder en rekke nye kostbare nasjonale særkrav. I direktivets fortale uttaler EU eksplisitt at det ikke bør lages nye nasjonale særregler. EU er bekymret for at slike regler kan skape hindringer for å nå målet om full interoperabilitet Direktivet uttaler at sikkerheten på jernbanen må opprettholdes og bør forbedres ytterligere, men ikke for enhver pris, i dét det også skal tas hensyn til jernbanetransportens konkurranseevne. EUs bekymring er at mange nye kostbare sikkerhetskrav vil virke konkurransevridende til fordel for veitransporten hvor risikoen er langt høyere.

Kap 13; «Krav til rullende materiell»

Vi frykter at innføring av nye krav til eldre rullende materiell kan bli så kostbare for jernbaneforetakene at det forsinker eller

hetsforskrift

Strengere krav = overført trafikk fra bane til vei

forhindrer fornyelse. I veisektoren gjelder nye krav bare for kjøretøyer førstegangsregistrert etter at forskriften trådte i kraft. Eldre kjøretøyer, herunder bruktimporterte, behøver ikke endres som følge av nye forskrifter.
Fordi jernbanemateriell har vesentlig lenger levetid enn veikjøretøyer kan det være behov for oppgradering dersom ny og vesentlig sikrere teknikk skulle bli tilgjengelig. Behovet for økt sikkerhet må avveies mot kostnadene ved oppgraderingen, økningen i sikkerhet, gjenværende levetid på materiellet og om en kostnadsøkning vil overføre trafikk fra bane til vei. Spørsmålet bør løses med felles europeiske regler.
Godkjenning av nytt rullende materiell bør legges til et all-europeisk ogran, som kan gi typegodkjenning av enkeltmodeller til produsentene. Dermed blir det ikke nødvendig å føre parallelle prosesser i flere land, og jernbaneforetakene kan enklere og raskere ta i bruk nytt materiell som tilbys på markedet slik at jernbanesektorens konkurranseevne styrkes overfor veisektoren.

§ 12-6; «Nye plattformer skal ikke legges i kurve».

Stasjonene er gitt ut fra hvor byene og knutepunktene befinner seg, ikke sjelden ligger de i kurver. Å flytte stasjonene vil være kostbart og ofte uhensiktsmessig. Vi anser at forslaget vil føre til økt byråkratisering ved at det regelmessig må søkes unntak. Siktproblemet gjelder bare for plattform i yttersving, og kan løses med kameraer. Avstanden mellom tog og plattform kan løses teknisk, for eksempel med stigtrinn på toget.

§12-8; planoverganger

2.ledd; «På planovergang uten veisikringsanlegg eller bevoktning skal hastigheten tilpasses siktforholdene slik at veifarende kan passere med tilstrekkelig tidsmargin»
Vi fraråder å innføre den foreslåtte regel. Forslaget vil ha lite for seg, da de fleste ulykkene skjer på sikrede overganger fordi veifarende ikke respekterer bom og signal. Etter veitrafikkloven er det de veifarende som har plikt til å forvisse seg om at toget ikke kommer før de krysser over. SJTs forslag vil uthule og skape tvil om denne plikten. Skal togets fart avpasses slik SJT foreslår, snakker vi nærmest om tog i gangfart. Følgelig vil man ganske snart oppnå verdens sikreste jernbane, nemlig den hvor det ikke går noen tog!
Innehavere av private planoverganger burde etter vår oppfatning ha en meldeplikt dersom bruken av overgangen endret seg vesentlig, eller de ellers oppdager feil og mangler ved overgangen.

Statens jernbanetilsyn

3.ledd; «Det skal ikke bygges nye planoverganger»

Et generelt forbud vil medføre økt byråkratisering ved at det må søkes om unntak. SJT nevner selv et eksempel på at nye planoverganger bør tillates, vi kan føye til;
• Ved nyanlegg kan det for en kortere periode være behov for å anlegge planoverganger for rasjonell gjennomføring av byggeprosessen.
• Ved anlegg av nye industri-/sidespor kan kostnadene med planfri kryssing kan bli så høye at sporet ikke vil bli bygget.
Etter vår oppfatning bør de generelle funksjonalitets- og sikkerhetskravene til jernbaneinfrastrukturen være tilstrekkelige, også overfor planoverganger.

Kulturbanen åpna!

Syndag 18. september vart Kulturbanen til Gjøvik åpna, rett nok som idé på internett. Målet er at alle dei 20 tomme stasjonsbygningane langs Gjøvikbanen skal takast i bruk til kulturaktivitetar. Med i konseptet høyrer óg ein turveg som knytter alle stasjonane saman.

Kjell Erik Onsrud

Brita og Rune i venneforeningen til Gruvemuseet.

Oslo S

Primus motor for KulturBANEN, Tore Frisell Haagensen som også driver Kulturpunktet Sandermosen heldt tale, la ned grunnsteinen og leda allsangen; «Kanskje kommer Kongen». Eg vart óg intervjua av ein frilansjournalist. Intervjuet vart seinare kringkasta på NRK P1.

Forseinka

Me sprang ned på perrongen for å nå 10.27-toget til Jaren. Springinga skulle visa seg tarvlaus. Nokon, truleg T-baneringarbeidarar, hadde gravd over signalkabelen mellom Etterstad og Sinsen. Avgangen vart forseinka, og toget måtte førast fram med telefon til Grefsen. På Kjelsås stasjon såg eg at kunstnarkolonien «Kjelsåspaletten» hadde åpna stasjonen. Der var mange folk å sjå der. Dei fleste gjekk av på Sandermosen kor det fyste del av dagen skulle vera sopplukking, Bellmannsang og eventyrforteljing.

«Prøysen stasjon»

Eg følgde med toget nordover mot Jaren. På «Prøysen stasjon» (Nittedal) måtte vi vente for kryssing. Det ga meg høvet til å helse på dei to damene som stod på platforma og sang visene hans Alf .

Jaren

Like før Jaren, på vestsida av sporet, såg eg ein innhegning med lama`er. Eit uvanleg innslag i norsk kulturlandskap. Inne på stasjonen køyrde Christiania modelljernbaneklubb tog i liten skala. Her var óg ei kunstrnarinne som stilte ut bilda sine, og ho dadde blanke ark med fargestiftar til slik at folk kunne få teikne sjøl. Dei faste attraksjonane på Jaren er Marienlyst, Teikneseriemuseet, Norges eldste steinhus, Søsterkirkene og det vakre kulturlandskapet. Eg vart befordra til Teikneseriemuseet i ei pensjonert New York drosje med sju-seter og formannen i Hadeland teikneserieforum attom rattet! Inntil det kjem gang- og sykkelveg langs riksveg 35 er det tryggast å køyre bil. Mange veit sikkert at Rv. 35 på denne strekninga ligg på traseen til gamle Røykenvikbanen (1900-1960). Pakkhuset på Brandbu st. står enno. Museet heldt til i dei gamle lokalene til avisa Hadlenningen, og er ei verd for seg. Her finst lesesal, filmsal, utsalg, teiknebrett kor du sjølv får prøve deg og móntre kor spesielle teikneseriemiljø er framstilt. I same bygningen finst det og eit bokantikvariat som er ope etter avtale (tlf 61 32 75.10). Attende på Jaren stasjon treffer eg grunnleggjaren av teikneseriemuséet, Jan Petter Krogh i full gallauniform. Marienlyst som er eit slags grendehus/festivitetslokale, var no diverre stengd. Eg vart óg intervjua av Oppland Arbeiderblad før eg satt meg på toget sørover.

Hadeland Bergverksmuseum

Eg går av toget på eit av høgdepunkta på Gjøvikbanen; Grua st. 371 m.o.h. Namnet kjem av bergverksdrifta som kan vise til ei 400 år lang historie fram til 1927 Her vart det brutt ut jern, kalk, bly og zink. I 1993 vart stiftelsen Hadeland Bergverksmuseum skipa. Muséet vert drivi på dugnad av venneforeninga. Fram til 2003 heldt museet til på Grua stasjon. Dette året auka NSB husleiga med 150%. Seks – sju år tidlegare hadde Stiftelsen fått kjøpe den gamle bergverksdirektørbustaden billeg. No hadde Venneforeninga pussa den opp såpass at dei valde å seie opp hjå NSB og flytta inn. Eg vart imponert over det eg såg. Muséet er rotekte ved at både arbeidsreidskap og mineralar kjem frå Grua. For å koma til muséet går du sørover frå stasjonen langs gamle Rv. 4 i ca. 12 min. til du får ein idrettsplass på høgre hand. Ved enden av plassen går det av ein grusveg. Herfrå kan du sjå Muséet som ligg i skaugbrynet litt ovafor idrettsplassen. Bygningen er raud med bratt tak. Venneforeninga er i dialog med NSB Anbud AS med vón om å få til eit marknadsføringssamarbeid. Dei ynskjer óg å få opp eit skilt på stasjonsbygningen som forklarar vegen. For meir info ring 47 67 61 50.

Samanhengande turveg

Eg tek avskil med Tomas og Rune på Bergverksmuseet og går attende til stasjonen og 16.50-toget sørover mot Sandermosen og teater kl. 18.30.. Ein sentral del av kulturbaneidéen er at ein óg skal kunna gå eller sykle mellom stasjonane. Difor går eg av på Movatn for å fylgje turvegen til Sandermosen. Det er no blitt skumring og detti er eit trolsk

stykkje Nordmark. Turveg og jernbane går her tett ved einann. Likevel er jernbanen lett å oversjå dersom du ikkje veit om han. Her glir han nesten i eitt med naturen. Bekken frå Movatn renner snart på eine sida, snart på andre sida av banen. Han vert hjulpen under traseen fyst gjennom ei vakkert steinsatt renne og sidan gjennom ei trolsk grotte saman med turvegen nede ved Snippen.

Teater

Teatersalen (stillverksrommet) på Sandermosen er fullsatt. Knut Walle har førpremiere på monologen «Læreren - er også menneske!» av Jean-Pierre Dopagne. Ein svart komedie om ein lærar og hans klasse i den vidaregåande skulen i Belgia. Walle teikner eit sterkt og ekte billete av rollefigurane sine. Etter forestillinga var eg óg nokså slutt og sliten, og det var borti 1 og ½ time til fyste tog heim. Difor ordna eg meg skyss nesten heilt heim med nokre teatergjester som hadde kommi med bil. På KulturBANEN kan allting skje!

Jan Petter Krogh, tegneseriedirektør.

Togblues

Bildet er fra Togblues på Rise stasjon på Arendalsbanen 31. juli i sommer. Det er Kåre Virud band som spiller. Bildet viser dessverre ikke at scenen er på en jernbanestasjon. Arrangementet var i hvert fall artig og vellykket og fortjener en notis. Arrangementet var et samarbeid mellom Arendalsbanens venner og festivalen Canal Street i Arendal og inkluderte bla en togtur fra Arendal til Rise T/R.

Med hilsen Åsmund Asdal

Lysaker stasjon

I den seinare tida har den planlagde stasjonen på Lysaker kome i søkjelyset. Stasjonen med fire spor i ein sving gjer det vanskeleg og farleg for mange brukarar av jarnbanen å gå av og på toga. Det finst likevel òg andre innvendingar mot planane som tilseier ei heilt anna løysing.

Jørg Westermann

Perronglengda

Internasjonalt etablerte standardar krev perronglengder på 400 m. I den planlagde stasjonen på Lysaker vil perrongane derimot berre bli på om lag 220 – 240 meter. Ev. utvidingar på eit seinare tidspunkt vil ikkje vere mogelege, slik stasjonen er planlagt no. Det tyder at ein i eitt av dei mest trafikkerte områda i Noreg berre vil utnytte delar av jarnbanen sin transportkapasitet, alternativt at lange tog ikkje vil kunne stogge på Lysaker. Rett nok er det diverre vanleg praksis i Noreg at tog stoggar på stasjonar som ikkje har tilstrekkeleg lange perrongar. Det synest likevel lite akseptabelt å byggje nye stasjonar der dei reisande gjennom høgtalarane i toget kan bli bedne om ikkje å opne dørene i nokre av vognene.

Konseptet

Den planlagde stasjonen på Lysaker inngår i Jernbaneverket sine planar for ein ny dobbeltspora bane mellom Skøyen og Asker. Denne banen skal koste sju milliardar, kome som tillegg til den eksisterande og gje både auka banekapasitet og litt kortare reisetider i Vestkorridoren.

Låg fart og framleis flaskehals

Gjennomsnittsfarta til dei snøggaste toga mellom Oslo S og Drammen vil berre auke frå 65 til 75 km/t – medan Gardermobanen tillet 150 km/t i gjennomsnittet. Heller ikkje kapasitetsauken vil stå i høve til investeringane av di utbygginga vil vere avgrensa til området vest for Skøyen. Det mest trafikkerte avsnittet i Vestkorridoren, Oslo S – Skøyen, vil framleis ha berre eitt spor i kvar retning. Denne flaskehalsen vil avgjere kor mange tog ein kan køyre i Vestkorridoren, ikkje den teoretiske kapasiteten til dei fire spora mellom Skøyen og Asker.

Samstundes er det brei semje i fagmiljøet om behovet for fire spor i Vestkorridoren, heilt frå Oslo S og i det minste til Asker. Men korkje Jernbaneverket eller andre har planar for ein ny dobbeltspora bane nær eksisterande trasé mellom Oslo S og Skøyen. Eit slikt prosjekt, med byggjearbeid i lausmassar under dei mest sentrale delane av hovudstaden, synest økonomisk, miljømessig og politisk umogeleg. Det einast realistiske alternativet er truleg ein bane som går i fjelltunnel frå Oslo S mot område nær Majorstua og Ullern. Ein slik bane vil likevél vanskeleg kunne kome i nærleiken av det planlagde dobbeltsporet Skøyen – Lysaker – Sandvika før like nordvest for Lysaker.

Dette reiser fundamentale spørsmål om prosjektet Skøyen – Asker. T.d. framstår det planlagde dobbeltsporet mellom Skøyen og Lysaker som overflødig.

Feilinvesteringar?

Viktigast av alt er likevel lineføringa i avsnittet Sandvika – Lysaker, og med dette utforminga av stasjonen på Lysaker. Desse planane må sjølvsagt vere samordna med lineføringa for den framtidige banen mellom Oslo S og Asker eller Drammen, elles er det fare for feilinvesteringar i milliardklassen.

I dag byrjar t.d. eit fleire kilometer langt,

stort sett rettlina baneavsnitt berre nokre hundre meter nordvest for Lysaker stasjon. Dette avsnittet peikar seg ut som ein del av ein framtidig bane mellom Oslo S og Asker / Drammen, ikkje minst av di omsynet til tryggleiken i tunnelar tilseier ei dagstrekning her. Overgangen frå ein tunnel under Ullern til denne dagstrekninga er likevel ikkje uproblematisk. Både Lysakerelva og RV 150 – Granfosslinjen – set tronge grenser for sporlokaliseringa i vertikalplanet.

I akkurat dette kritiske området like nordvest for Lysaker stasjon tilrår Jernbaneverket ei planskild forgreining. To av spora frå stasjonen skal liggje på om lag same høgdenivå som i dag, medan dei to andre skal gå under dei førstnemnde, mot Sandvika. Denne konstruksjonen og dei tilgrensande banene vil ein måtte rive om ein skal realisere høg banekapasitet i Vestkorridoren og nytte den nemnde dagstrekninga til ein ny bane mellom Oslo S og Asker / Drammen.

Konflikten løyser seg likevel automatisk om ein realiserer Lysaker stasjon i samsvar med internasjonalt etablert regelverk, t.d. frå bruene over Lysakerelva mot tunnelar under Vollsveien i vest. Då vil dei to banene kunne krysse kvarandre lengre vest i eit mindre problematisk område.

Samstundes vil ei rettlina stasjonsutforming på Lysaker opne for kortare køyretider for passerande tog. Det er òg verdt å merke seg utbygginga av Lysaker stasjon truleg vil koste fleire hundre millionar kroner mindre dersom ein først realiserer ein ny bane mellom Oslo S og ein stad like nordvest for Lysaker. Togtrafikken treng då ikkje gå midt gjennom byggjeområdet på Lysaker stasjon.

I det heile er det all grunn til å sjå på baneplanane for Vestkorridoren på nytt. Før Noreg profilerer seg endå tydelegare som eit bakvendtland for jarnbanen.

Togtilbudet på Holmlia

Hans Ekkehard Plesser

Holmlia stasjon er blant Norges største jernbanestasjoner målt i antall reisende. Likevel har vi som bor på Holmlia det desidert dårligste samferdselstilbud av alle de store drabantbyene i Oslo. Mens beboerne langs T-banelinjene stort sett har gleden av kvartersruter, må Holmliaboere nøye seg med halvtimersruter, til dels timesruter. Jeg foreslår derfor:

1 - Ved å la Mossetoget stoppe på Holmlia dekkes tre av fire kvarter i timen. Jeg antar at dette kun vil forlenge reisetida med ett minutt.

2 - Ved å flytte Mysentoget til rutetiden av rushtidstog (01 fra Holmlia innover, 22 fra Oslo S utover) vil en oppnå kvartersruter de timene toget går. Siden rushtidstoget passer inn i rutetidene, bør vel et regulært tog passe inn også.

3 - Mysentoget bør gå hver time for å gi Holmlia fullverdige kvartersruter. Hvis det er sviktende trafikkgrunnlag for disse togene sør for Holmlia, bør NSB vurdere å snu dem enten på Kolbotn eller Ski.

4 - Fredag og lørdag kveld bør NSB kjøre halvtimesrute frem til midnatt. I alle fall bør halvtimesrute opprettholdes til kl 22 på lørdager som på alle andre dager. Mange benytter seg av kulturtilbudet i byen i helgene. Da er det uheldig å måtte vente i opp til en time for å komme seg hjem igjen med tog.

5 - Sommerinstillinger bør begrenses til juli måned og tilbudet må ikke reduseres under halvtimersruter på dagtid, heller ikke i helgene.

Punktene 1 og 2 bør la seg realisere uten betydelige kostnader og senest fra endring av rutetidene i desember. De øvrige punktene er ikke gratis, men gitt kundepotensialet på Holmlia (vel 4000 husstander) er de vel verdt prisen.

Det største problemet er nok at Holmlia er den eneste store bydelen i Oslo som ikke har Oslo Sporveier, men NSB som ryggrad i offentlig kommunikasjon. Som følge av dette er Holmlia avhengig av staten som bestiller , mens bystyret bestemmer i resten av byen. Jeg satser allikevel på at et godt samarbeid mellom innbyggere, lokalpolitikere, og For Jernbane kan føre frem til et samferdselstilbud som er en av hovedstadens flotteste bydeler verdig.

Samfunnsutvikling og jernbane

Norsk samferdselspolitikk er i stor utstrekning preget av kortsiktighet, sneversyn og en kritisk mangel på helhetssyn. Dette gjelder dessverre enda meget mer jernbanepolitikken enn veipolitikken. Myndigheter og politikere synes lite i stand til å identifisere viktige utviklingstrekk i det norske samfunnet og de oppgaver som oppstår for transporten av varer og mennesker.

Øystein Noreng

Samfunnsutvikling

Det viktigste holdepunktet for utviklingen fram til 2020 er at Norge ligger an til en fortsatt forholdsvis høy økonomisk vekst. Befolkningens realinntekt vil øke, sammen med sysselsettingen. Næringsstrukturen vil endres, med fortsatt nedgang i antallet industriarbeidsplasser og vekst i tjenesteyting. Denne utviklingen innebærer en videre sentralisering av bosettingen i byer og særlig større byer. Befolkningen ligger også an til å øke i antall på grunn av innvandring og etter europeiske forhold høye fødselstall. Befolkningsveksten vil ikke bli jevnt fordelt ut over landet, men konsentreres i storbyene. Utbygging og drift av petroleumsvirksomhet i nord vil innebære mer transport av varer til og fra Nord-Norge. Den øvrige vareproduksjonen vil bli mer spesialisert, med høyere verdiskapning og større krav til rask og sikker transport. Politisk vil en mer velstående befolkning legge større vekt på helse, miljø og sikkerhet.

Følger for samferdsel

Denne utviklingen betyr at transporten av varer og mennesker vil bli mer konsentrert om akser og storbyområdene. En akse fra sør til lengst i nordøst vil kunne få en betydelig større transport av gods. I sør betyr dette økt godstransport mellom Oslo og Trondheim. Aksene fra Oslo til Bergen, Göteborg, Haugesund, Kristiansand/Stavanger, Stockholm og Ålesund ligger også an til økende godstransport. Persontransporten ligger an til å øke langs de samme aksene, samt internt på Østlandet, Bergensområdet, Jæren og Trøndelag.

Vei

Ut fra dagens forhold ligger den forventede trafikkøkningen an til i det vesentlige å måtte avvikles på veier, med lastebil, buss og personbil. Ulempene er utslipp og miljøproblemer, forstoppelse og tidstap. Et høyere inntektsnivå tilsier høyere kostnader ved tidstap.

Jernbane

Alternativet er å legge forholdene til rette for at mest mulig av transportveksten avvikles med jernbane. Avhengig av omfanget kan petroleumsvirksomhet i nord kanskje gi argumenter for en forlengelse av Nordlandsbanen, i det minste til Tromsø, forutsatt en opprustning og elektrifisering av jernbanen mellom Trondheim og Fauske. Mellom Oslo og Trondheim kan økende lastebiltrafikk gjøre behovet for en bedre jernbane akutt. Tilsvarende gjelder de øvrige akser i Sør-Norge. Økende godstrafikk kan gi grunnlag for en opprustning og elektrifisering av Raumabanen med forlengelse til Ålesund, og for en ny jernbane gjennom Vestfold og videre langs kysten til Kristiansand. Virkemiddelet for å få godtransport over fra vei til skinne kan være progressive veiavgifter for lastebiler som kjører parallelt med jernbane, sammen med fortsatt fri adgang til et bedre banenett for private aktører.

Konkurransedyktige reisetider

Visjonen er i korthet at styrket godstransport gir et økonomisk grunnlag for et utbedret banenett som blir sterkere rustet til å avvikle en økende persontrafikk på korte og middels lange avstander. Selv uten høyhastighetsanlegg av kontinental standard skulle det være mulig på en utbedret konvensjonell bane å kjøre fra Oslo til Stockholm, Trondheim eller Ålesund på fire timer, til Bergen på tre timer og til Kristiansand på to-tre timer. Behovet er imidlertid enda sterkere på korte avstander. Norges største byområder trues av forstoppelse ved økende biltrafikk. Utfordringen er et tilbud som kan konkurrere med bilen i samlet reisetid. Hyppige avganger og komfortable tog kunne for eksempel bringe Drammen innenfor tjue minutter og Moss innenfor en halv time fra Oslo sentrum. Det ville både dempe presset på Oslo og styrke næringslivet i nabobyene.

Distrikts- og regionutvikling

En fremsynt samferdselspolitikk er også god distriktspolitikk. Historisk har norsk distriktspolitikk i stort monn vært drevet ved beskyttelse av og støtte til jordbruket. Med overveiende sannsynlighet vil internasjonale avtaler drastisk begrense både beskyttelsen og stønaden. Dermed frigjøres midler, samtidig som distriktspolitikken må finne nye virkemidler. For mange bedrifter i distriktene er transportkostnadene en større byrde enn lønnskostnadene. Bedre transportmuligheter, ved kortere transporttid og lavere kostnader kan være til stor nytte for næringsgrunnlaget i distriktene. Innenfor internasjonale avtaler er støtte til transport tillatt. Dette gjelder også bygging og drift av jernbaner.

Klimaendringer

Grønlandsisen, hvor ble den av?

Med sitt nøkterne forbruk av naturressurser og det faktum at det er enklere å drive togene med fornybar kraft enn biler og fly, burde føre til at politikerne med begjær grep fatt i elektrisk skinnegående transport som et viktig og tydelig redskap for å redusere klimagassutslippene og den golbale oppvarmingen.

Kjell Erik Onsrud

For Jernbane har intervjuet forsker Terje Berntsen ved Cicero; Institutt for klimaforskning. Han er med på et forskningsprosjekt for Norges Forskningsråd. Resultatene skal legges fram om et par måneder. Cicero er også med i et større EU-prosjekt over fem år. Begge prosjektene har som mål å kvantifisere klimaeffekten av utslippene fra de ulike transportmidlene.

Strålingspådriv

For å uttrykke og sammenlikne klimaeffekten fra ulike utslippskilder har forskerne laget denne teoretiske målenheten. Strålingspådriv uttrykkes som watt / kvadratmeter.

Mange faktorer

Det været du opplever er resultatet av et komplisert samspill. Derfor har vi ikke den fulle oversikten over følgene av våre utslipp, verken i tid eller omfang. Viktigste drivhusgassen er vanndamp (vannmolekyler i gassform), og den blir det mer av med et varmere klima. Metan er en betydelig kraftigere klimagass enn CO2. Mengdemessig er likevel CO2 klart viktigst. Metan brytes ned i atmosfæren på ca. 10 år, CO2 derimot trenger 100 – 200 år. Støv / partikler i atmosfæren har også betydning for klimaet. De lyse virker avkjølende og de mørke oppvarmende. Svoveldioksid, som bidrar til sur nedbør, er en slik gass som gir partikler som virker avkjølende. Variasjonene i jordas bane rundt sola og helningsgraden på jordaksen forklarer også klimaendringer, bl.a. istidene. Dersom et varmere klima fører til at snøen forsvinner, forstreker oppvarmingen seg selv ved at den bare, mørke bakken absorberer mer varme enn om den var snødekt. Skyer er også en viktig faktor; lave skyer virker avkjølende mens høye skyer virker oppvarmende. Skyer er imidlertid et komplisert fenomen, og det er vanskelig å skaffe sikker kunnskap om hvordan de vil påvirkes av den generelle oppvarmingen.

FNs Klimapanel

Kommer med sine hovedrapporter hvert 5. - 6. år. Rapportene inneholder en oppdatert oversikt over forskningsresultater, en analyse av samfunnsmessige virkninger av oppvarmingen og anbefalinger om tiltak for reduserte utslipp og tilpasninger til endringene. Forskerne ser at CO2-konsentrasjonen i atmosfæren øker og at selve veksten også er økende. - Det finnes ingen seriøs uenighet om at årsaken til den økte CO2 mengden i atmosfæren skyldes menneskeskapte utslipp. Det er også klare bevis for at det er et betydelig bidrag til klimaendringene vi nå opplever fra disse utslippene, sier Berntsen.

Temperaturer

Målingene som har vært gjort siden 1860 viser en økning i den globale middeltemperaturen på 0,6 grader, med en usikkerhet på +/- 0,2 grader. Målingene er gjort både på land og i havet nedover i vannlagene. Sannsynligvis har ikke gjennomsnittstemperaturen vært like høy som nå i løpet av de siste 1000 åra. Berntsen regner de målte temperaturøkningene i havet som sikrere og sterkere bevis for global oppvarming siden tregheten i havvannet er stor og temperaturen ikke påvirkes lokalt i samme grad som på land, hvor bl.a. avskoging, landbruk og utbygging av byer og industri spiller inn.

Havstigning

Den havstigningen vi hittil har vært vitne til skyldes i hovedsak oppvarming av havene. Havvannet utvider seg med ca. 80 cm. i løpet av 100 år. Dette er kritisk særlig for lavereliggende øysamfunn og det tett befolkede Gangesdeltaet. Dersom all Grønlandsisen smelter bort vil det gi en havstigning på sju meter. Det vil bli kritisk for langt flere land. At det vil ta 500 – 1000 år får være en trøst.

Modeller

Som nevnt kan våre utslipp virke både oppvarmende og avkjørende. Beregninger som har vært foretatt viser likevel en overveldende sannsynlighet for at summen av våre utslipp fører til oppvarming. Dette stemmer godt overens med det vi faktisk opplever. Vitenskapelig sett kan vi konstatere klimaendringer ved å registrere det været vi faktisk har og ved å bruke datamodeller som simulerer været. Når resultatet av simuleringene sammenliknes med målte temperaturer, stemmer de ikke så godt overens dersom datamodellene bare har beregnet temperaturen ut fra de naturlige klimagassutslippene. Når også de menneskeskapte utslippene legges inn i modellene stemmer teori og virkelighet forbløffende godt overéns. – Dette ser vi på som et klart bevis for at det har vært et betydelig bidrag til oppvarmingen pga. menneskeskapte utslipp, avslutter Berntsen.

NSB FAMILIE - for store og små

Med NSB Regiontog får du en behagelig feriereise.Og reiser du med barn, kan du velge **NSB** FAMILIE.Dette er en sitteavdeling i toget med et eget område hvor barn kan leke. Her finnes det både bøker og artige aktivitetshefter. Tilbudet er inkludert i togbilletten, men for å sikre deg sitteplass, er det best å bestille på forhånd.

Når du reiser på ordinær pris, kan du ha med deg ett barn fra 4-15 år gratis. Barn under 4 år reiser alltid gratis, uansett hvor mange du har med deg eller om du reiser på rabattert pris. Innenfor lokale takstområder i Oslo/Akershus og Trøndelag gjelder egne betingelser. Se nsb.no for mer informasjon.

NSB FAMILIE finnes på strekningene:

- Oslo–Kristiansand–Stavanger
- Oslo–Trondheim
- Oslo–Bergen

nsb.no
815 00 888

NSB

Connex slår til igjen

Av forbundsleder Øystein Aslaksen, Norsk Lokomotivmannsforbund

Foto: Nina Hanssen/Aktuell

Connex har på nytt valgt å profilere seg som et ekstremt fagforeningsfiendtlig. Denne gangen i Stockholm hvor de har sparket klubbformannen på T-banen, Per Johansson. Begrunnelsen er at han har opptrådt illojalt ved blant annet å ha kritisert selskapets holdninger til sikkerhet og har plaget andre ansatte.

Den reelle årsaken er selvsagt at Connex vil kvitte seg med en brysom og aktiv fagforeningsmann. For å forberede avskjeden hadde Connex engasjert et konsulentfirma, Medial kommunikasjon, for å sikre seg støtte i omverdenen. Dette har selvfølgelig vært ytterst mislykket og eneste støtten Connex har fått, er fra sin egen arbeidsgiverorganisasjon.

Det finnes sannsynligvis ikke et eneste land i verden hvor Connex ikke ligger i mer eller mindre konstante konflikter med fagbevegelsen. Det er mye som tyder på at dette er en bevisst strategi i bestrebelsene etter å maksimere profitten til eierne, det fransk-baserte investeringsselskapet Veolia.

Connex er et multinasjonalt selskap som stort sett lever av skattepenger fra offentlig transport. Det er et unødig og fordyrende privat mellomledd mellom stat/fylke og passasjerer. I det nordiske arbeidsmarkedet er selskapet et fremmedelement. Som i England, bør Connex også i Norden snarest settes «out of business».

Velkommen til Aker Brygge og Filipstad stasjoner

Jens Hansen, Asker

Det tidligere sporområdet til Vestbanen er nå blitt en trist parkeringsplass. Men dette er et av Oslos mest sentrale og verdifulle områder omgitt av Aker Brygge, Rådhusplassen, Konserthuset, Vika-kvartalene med tusener av arbeidsplasser mv. Over Rådhusplassen går flere trikkelinjer og her der det fergekai . Planleggerne var nok alt for raske til å fjerne alle spor og fylle den gamle traseen med garasjer og nybygg i stedet for å opprettholde en endestasjon for lokaltog. Men er det for sent å reversere denne tabben? Mellom sporområdet på Filipstad og Vestbaneplassen er det ikke vanskelig å finne rom for en enkeltsporet jernbanelinje. Inngrepene ville bli ytterst moderate. På den delen av parkeringsplassen som ligger langs Aker brygge er det god plass til to spor og en midtplattform. Dermed er trafikken igang til dette viktige knutepunktet som endestasjon for noen av lokaltogene fra Asker/Spikkestad. Men her finnes en fordel til; Ny stasjon på Filipstad. Rampe ned til ny plattform fra den nåværende fotgjengerbroen over Filipstad vil oppfylle et stort behov. På den ene siden er Color-Line terminalen der 5-6 tusen passasjer daglig kommer gjennom, og havnen med mange arbeidsplasser. På den andre siden over fotgjengerbroen er bydelen Skillebekk og trikken i Munkedamsveien. Skøye og Lysaker gir god overgang til øvrig togtilbud. Med andre ord; stor samfunnsmessig gevinst for en liten investering. Et moment av beredskap kommer også inn. Det bør tas høyde for muligheten for et lengre driftravbrudd i Oslo-tunnelen.

Reaksjon

Jeg har noen kommentarer vedr. Sørlandsbanen til ruteinnspillet FJ sendte til NSB tidligere i år. Jeg er enig i innledningen, at det er for stor avstand i tid mellom morgen- og ettermiddagstog fra Kr.sand, og at kryssing bør skje på Nelaug (eller rettere: gjerne øst for Nelaug, men ikke mellom Vennesla og Nelaug). Men til punktene har jeg noen innvendinger og kommentarer:

– Dersom tog 82 skal kjøres tre timer tidligere, kan ikke tog 77 benytte samme materiell som nå.
– Samme problem gjelder tog 84, som etter deres forslag ikke vil kunne benytte samme togsett i tog 73, slik som nå. I begge tilfeller fører den foreslåtte endringene til dårligere utnyttelse av materiellet og flere togsett bindes opp.
– Tog 726 (kl 17.50 fra Stavanger) er tatt ut av rutetilbudet fra i fjor (og returen kl 6 fra Krsand).

Mitt forslag er følgende:
– Dersom det økende antall reisende er reelt, bør det kunne settes opp et togpar i tillegg til nåværende ruteopplegg: Fra Kr.sand ca. kl 13.15. Fra Oslo kl 19.11.

– Trafikkøkningen har vært spesielt merkbar til/fra Arendal. Det bør tilgodeses med at avgangen fra Oslo kl 19.11 kjører til Arendal. Eventuelt med bussforbindelse til Kr.sand fra Rise.

– Arendals-togsettet returnerer som den tidlige morgenavgangen. Enten ved å gå til Oslo og reisende fra Kr.sand benytter togsettet som overnatter i Kr.sand til Nelaug hvor de må bytte tog og togsettet returnerer til Kr.sand. Eller ved at Arendals-settet kjører til Kr.sand (og videre til Stavanger som 723) og reisende fra Arendal må bytte tog på Nelaug.

– Dersom 726 (fra Stavanger kl 17.50) fortsatt ikke skal kjøres, mens 724 skal gå som nå ca. kl 12.50, bør 784/84 utsettes til kl 16.10 for å få jevnere intervaller mellom avgangene fra Stavanger. Det betyr kryssing med 781/81 på Vennesla, som er akseptabelt for Arendalsforbindelsen ved at forbindelsen til tog 85 fremskyndes fra Arendal med ca. 30 minutter. Tog 84 bør ha få stopp (Nelaug, Bø, Kongsberg, Drammen) og ankomme Oslo ca. 23.30.

Helge Jansen

Tromsbanen må utredes

Gunnar A. Kajander,
distriktskontakt Nord-Norge
og Lokalombud Norra Norrland

Ordfører Viggo Fossum i Målselv kommune vil ha 10 millioner kr for å utrede byggingen av Tromsbanen. Skissen for Tromsbanen er tenkt lagt i en trasé fra en forgreining ved Björkliden stasjon på svensk side av Malmbanen Kiruna – Narvik, inn i Norge i den østre enden av Sørdalen i Bardu kommune og videre gjennom kommunene Bardu, Målselv og Balsfjord fram til Tromsø.

Målselvordføreren har stor tro på prosjektet og påpeker at ettersom den nye regjeringen nå markerer at den virklig vil sette fokus på de nordlige områdene må vi se til at Nord-Norge blir en del av Norge også jernbanemessig, skriver Troms Folkeblad.

Med den nye regjeringen er det skapt nytt håp om en satsing på landsdelen. Bygging av nye forlengningsbaner og opprustning av det eksistrende banenettet i nord må også ses i sammenheng med den planlagte forbindelsen med Russland og Kina via Ofotenbanen – Malmbanen og Finland.

Reaksjon II

I «For Jernbane» nr 2 2005 er det en sammenfatning av For Jernbanes uttalelse til Jernbaneverkets forslag til handlingsprogram for perioden 2006 – 1015. Blant mange gode forslag kommer det imidlertid ett, som jeg mildt sagt må kalle hårreisende. Under omtalen av strekningene kan for Oslo Bergen lese: «Ringeriksbanen bør ikke prioriteres». Tror FJ at Bergensbanen vil overleve på trafikken mellom Hallingdal og Drammen? Realiteten er at er lokaltrafikken er nedlagt mellom Hønefoss og Drammen og den er svært liten mellom Hallingdal og Drammen. Folk på Ringerike har tilsynelatende et svært negativt syn på jernbane.

Den viktige oppgaven er å få minst halvparten av flypassasjerene mellom Oslo og Bergen over på toget. I tillegg må man innse at bussene tar en stadig større del av trafikken mellom Hallingdal og Oslo. Det burde ytterligere bekymre at reisetiden med bil og buss vil gå ned ganske kraftig etter hvert som riksveien Sandvika Hønefoss blir utbedret og ny riksvei blir bygget mellom Sokna og Krøderen.

Får man reisetiden ned i 5 timer er banen svært konkurransedyktig, det viser erfaring fra utlandet. Eneste måten å oppnå dette på er å bygge strekningen Sandvika Hønefoss. Ønsker man å legge frem godbiter for de bevilgende myndigheter kan man samtidig gjøre oppmerksom på at strekningen Hokksund-Hønefoss-Roa kan legges ned når den nye banen er ferdig.

Jeg håper virkelig at FJ snarest reviderer oppfatning i denne saken, og heller legge press på bygging av denne desidert viktigste strekning for trafikken. (Jeg skal imidlertid innrømme at vi har en tilsvarende situasjon for strekningen Larvik-Eidanger).

Cato Rehn

Fem på toget

Det er på Drammensbanen det skjer for tida; nytt dobbeltspor Asker – Sandvika, raudt lys for vidare byggjing Sandvika – Lysaker, og så likevél grønt etter at den nye regjeringa plussa på statsbudsjettet. For Jernbane har lodda stemninga, og spurd om kva dei reisande synest om at veg likevél vert høgare prioritert enn jernbane i statsbudsjettet.

Fridtjof Nielsen
Fridtjof har månadskort. Han og kollegaen hans reiser med toget frå Skøyen til jobben i Sandvika. – eg tar bybussen til Skøyen, men om sumaren når det er varmt i véret sykler eg gjerne, seier han. Bil har han ikkje, han har ikkje høyrd om For Jernbane eller kva statsbudsjettet tyder for jernbanen. Fridtjof er for prioritering av kollektivtransport. – I København er det heilt fantastisk, der går toga ofte og det er billeg, avsluttar han.

Håkon Brevik
Han disponerer bil, men synest det er enklare med toget når han skal til studiene i Nydalen. Til Valstad stasjon sykler han og frå «Nasjonal» tek han T-banen. Håkon har månadskort. FJ og jernbaneløyvingane har han ikkje høyrd om før. Han synest lokal kollektivtrafikk burde prioriterast høgare og at prisane burde vere lågare.

Heidi Bye
Heidi er skuleelev og skal frå Asker til Heggedal. Til og frå stasjonen nyttar ho buss. No reiser ho med skulekort. Ho er flittig togbrukar utanom skulereisa óg, då betaler ho med klippekort. Heidi eig ein sykkel og ein moped. Jernbanebudsjettet og FJ har ho ikkje kjennskap til. Ho synest jernbanen burde vore prioritert litt høgare. – i alle fall må dobbeltsporet fullførast slik dei har lova, seier ho! På den andre sida meiner ho óg det er viktig med alle småvegane på vestlandet.

Ada Solheim
Ada sykler til Spikkestad stasjon om sumaren. På denne årstida tek ho bussen. Det same gjér ho frå Lysaker stasjon og fram til der ho jobbar. Ho har valgt ikkje å ha bil, og held seg difor med månadskort. FJ og jernbanebudsjettet har ho ikkje kjennskap til. Ho synest midlane burde vore jamnare fordelt mellom jernbane og veg. – Vi på Spikkestad er avhengige av toget, understrekjer ho. Ada er nøgd med dei nye togsetta og synest det er bra med ½ times-avgangar i rushtida.

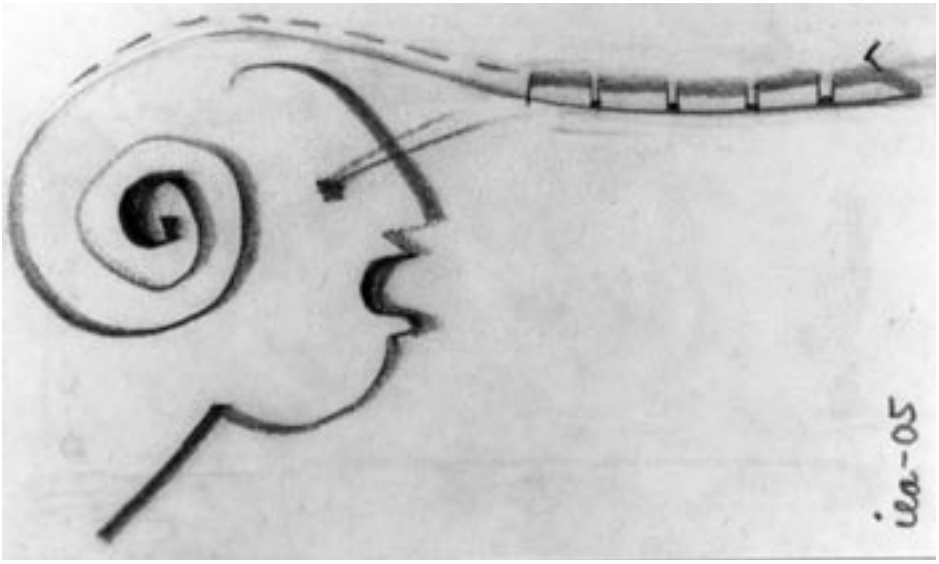
Irene
Ho skal på hyggetur til Asker sentrum. Til stasjonen i Spikkestad har ho kort veg, så ho har gått.. Ho eig sykkel og bil. Ho nyttar toget eit par gongar i månaden og når ho skal inn til Oslo i helgene. Jernbanebudsjettet og For Jernbane er ukjend. Ho tykkjer vegane óg trenger opprusting. For toget ynskjer ho seg fleire avgangar, sérleg i helgene og på kvelden.

For Jernbane ønsker alle sine lesere god jul!

PORTO BETALT
VED
INNLEVERINGA
P.P.
NORGE/NOREG

B
RETURADRESSE:
FJ
P.b. 154
1431 Ås

Tanker om tog?



Tanker om tog ?

Skriv sjølv !

Vi trykker det vi får plass til av innlegg som er skrevet ut fra et engasjement for å fremme bruken av jernbanen. Redaktøren forbeholder seg retten til å forkorte. Legg gjerne ved bilder. Bildet må enten være papirkopi eller elektronisk (JPG format med høy oppløsning).

Bidrag sendes til: post@jernbane.no, eller FJ, V/Kjell Erik Onsrud, Maridalsveien 229 c, 0467 Oslo.

Merk bildet med «For Jernbane» og navnet på artikkelen. Frist for innlevering til nummer 1 - 2006: **25. februar 06**