For Jernbane

Tidsskrift utgitt av For Jernbane *25. årgang* *Nr. 4 - 2006*

Det løsner

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

Ansvarlig redaktør: Kjell Erik Onsrud
Layout/trykk: Aktuell, Oslo
Opplag: 950

Adresse: FJ, Pb 3455, Bjølsen, 0406 Oslo
Alle foto: Kjell Erik Onsrud, om ikke annet er oppgitt.

Epost: post@jernbane.no
Frist for stoff til neste nummer er **19. mars 2007**.

For Jernbane
4-2006

INNHOLD

4 Jernbanen år 2040
7 Stopp jeg vil på
8 Usikker framtid
9 Høyhastighetsringen
10 Innen tre timer fra Oslo
11 Spesialisten
13 Fokus Vestfoldbanen
14 Statsbudsjettet
16 Nye prosjekter
18 Utredning til besvær

Husk medlemskontingenten!

Satser 2007:
Hovedmedlem kr 170 Husstandsmedlem (uten medlemsblad, forutsetter at minst én i husstanden er hovedmedlem) kr 40 Foreninger/lag kr 260
Støttemedlemskap kr 510
Betal til: For Jernbane Pb. 3455 Bjølsen 0406 OSLO
Kontonummer: 7877.08.34782
Betalingsfrist: 31. januar 2007

Leder

Det løsner

Regjeringen øker jernbaneinvesteringene neste år med 50%. Det tidligere så lunkne Høyre har lagt fram et visjonsprosjekt for en høyfartsring i Sør-Norge som vil nå ¾ av landets befolkning med et tilbud som vil konkurrere ut flyet. Det er interessant å merke seg at Høyfartsringen vil betjene mye av det samme markedet som Norsk Banes Haukelinett. Jeg vil også rose Siv Jensen for at hun går inn for at det skal utredes en høyfartsbane mellom Oslo, Bergen og Stavanger. Jeg tror hun har skjønt noe om grunnleggende om hvilke muligheter som ligger i jernbanen. Derfor bør det ligge godt til rette for et bredt samarbeid framover slik at landet kan få et nytt effektivt og bærekraftig transporttilbud.

Og det haster med å dreie samfunnet inn på en bærekraftig kurs. Budskapet fra Al Gores «En ubehagelig sannhet» er at vi må handle nå for å avverge svært ubehagelige klimaendringer i vår levetid. Klimaendringene er ikke lenger en fjern trussel; de kan observeres av alle jorda rundt. Riktignok er det de fattigste landene, særlig Afrika, som får merke følgene best, og på kort sikt tjener Norge på økte klimagassutslipp, men etter hvert vil også vi tape. Dette bekreftes av rapporten den britiske økonomen Nicolas Stern har utarbeidet på oppdrag fra Storbritannias regjering. Foreløpig vil nødvendige klimagasskutt koste oss noen få prosent av BNP. Lar vi være å handle vil verdensøkonomien settes kraftig tilbake.

Norge har den høyeste andelen innenlandske flygninger i Europa. Oslo – Bergen er Europas 5. mest trafikkerte rute. Fly over så korte avstander er dyrt, ineffektivt og dårlig for miljøet. Høyfartstog bruker under 3/4 av den energien flyet trenger, og det er enklere å fremstille fornybar energi til tog enn til fly. Flyet bygger heller ikke opp noe nettverk av reisetilbud mellom storbyene. Ved å kombinere trafikken mellom Oslo-Bergen-Stavanger-Kristiansand og Haugesund kan vi få et trafikksterkt høyfartsnett med et årlig inntektspotensiale på over 4,5 mrd. Med andre ord bør vi investere slik at vi hjelper oss sjøl samtidig som vi viser solidaritet med resten av verden.

Jernbanen år 2040

Avinor, Statens vegvesen og Jernbaneverket la den 9. oktober fram sine langtidsplaner for stamnettet på bane, vei og flyplasstrukturen. Med stamnettet forstås de tett trafikkerte hovedferdselsårene mellom storbyområdene, landsdelene og videre til våre naboland. Utredningene er ment som en oppfordring til debatt. Synspunkter bes fremmet innen 1.2.2007. I planene er det ikke gjort økonomiske prioriteringer mellom transportformer, strekninger eller prosjekter.

Jernbanenettet

Jernbaneverkets stamnettutredning er gjort uavhengig av Høyfartsutredningen. Forutsetningen for er derfor at det kun legges til rette for hastigheter inntil 200 km/t. En ev. konklusjon om at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt med høyfartstog i Norge vil komme i tillegg til og ev. overlappe stamnettutredningen. Kort oppsummert har Jernbaneverket (JBV) samme syn på jernbanens rolle fram mot 2040 som i gjeldende og tidligere nasjonale transportplaner; den skal være et konkurransedyktig alternativ i storbyområdene, mellom byene på Østlandet og for gods på fjernstrekningene. Dersom toget fortsatt skal være konkurransedyktig mot veitransporten anslår JBV at det må investeres mellom 80 og 105 mrd i jernbanenettet fram mot 2040. Dette innebærer årlige investeringer på mellom 2.2 og 3 mrd. 2006- kroner. Til sammenlikning pusset vi i Norge opp boligene våre for 55 – 65 mrd. kroner årlig mellom 2000 og 2005 i følge en undersøkelse TNS Gallup gjennomførte for Sparebankforeningen i 2005.

Reisetider

Skal jernbanen henge med i konkurransen med motorveiutbyggingen mener JBV det tidlig i perioden må legges til rette for reisetider under en time i mini IC-triangelet Tønsberg-Fredrikstad-Hamar. På landets fjernstrekninger bør reisetida kuttes med minst én time. I nærtrafikken i storbyområdene er det viktig med nok linjekapasitet for flere avganger. For alle typer tog må det legges til rette for bedre punktlighet, da konkurransen om transportene ventes å bli skjerpet. Om lag 1/3 av forsinkelsene skyldes infrastrukturen, 1/3 skyldes togselskapene. Den siste 1/3 skyldes andre forhold, eksempelvis ras og biler/folk/dyr på linja.

Rammevilkår

JBV anser at kapasitetsproblemer, transportsikkerhet, miljøulemper og arealknapphet tilsier fortsatt behov for et alternativ til veitransport. Samtidig ser JBV at det er en utfordring å sikre tilstrekkelig konkurransekraft, da Vegvesenet på jernbanens viktigste relasjoner planlegger parallell utbygging av veikapasiteten. JBV peker på at togets konkurransekraft er størst i perioder med kø på veiene samt parkeringsproblemer. Produktutvikling kan redusere utslippene fra den enkelte bil, men for å få til en vesentlig reduksjon av luftforurensingen mener JBV det er nødvendig å legge til rette for overføring av trafikk bl.a. til elektrisk drevne, skinnegående alternativer. Uansett vil lavere utslipp fra nye bilmodeller ikke påvirke veitrafikkens arealbehov. Jernbanens fortrinn ligger i transporter av store volumer over lange avstander. Hva som er langt kan variere mellom ARE-toget for gods Oslo-Narvik til 5 km lange lokalreiser. På mellomlange strekninger hvor fly ikke er noe alternativ vil toget kunne være det suverent raskeste transportmiddelet regnet fra bysentrum til bysentrum. I slike områder vil toget bidra til en balansert regional utvikling mtp. lokalisering av virksomheter, bosetting, tilgang på arbeidskraft og kulturelle aktiviteter. For å få full nytte av investeringene i jernbaneinfrastruktur peker JBV på at det er behov for også å ta i bruk andre virkemidler som; veiprising, en arealpolitikk som minimerer transportbehovet, mer restriktiv parkeringspolitikk og at miljøkostnadene ved transport gir seg uttrykk i skatte- og avgiftssatsene.

EU

JBV viser også til at en norsk jernbanesatsing vil være i tråd med utviklingen internasjonalt, og at EU-landene investerer tungt i sine jernbaner. EU har utarbeidet direktiver for å sikre at togmateriell fritt kan trafikkere over grens ene(interoperabilitet) minst like enkelt som biler innen veisektoren. JBVs utbygging av GSM-R togradio er i tråd med EUs valg av felles togradiosystem. For trafikkstyring har EU valgt ERTMS-systemet. For JBV blir utfordringen å innfase systemet på en kostnadseffektiv måte samtidig som kravene til interoperabilitet overholdes.

Gods

Store avstander gir høye transportkostnader for norsk næringsliv. Jernbanen bidrar til kostnadseffektiv varetransport ved lavt forbruk av energi og arbeidskraft. En forutsetning for at jernbanen fortsatt skal bidra til norsk konkurranseevne er at jernbanen videreutvikles mtp. kapasitet og enkel omlasting på terminalene mellom tog, båt og lastebil. JBV legger til grunn at kapasiteten på terminaler og linjenett settes i stand til å håndtere en tredobling av godstrafikken. Dagens jernbanenett tillater for en stor del 22,5 tonns akseltrykk ved 80 km/t. For kontainertrafikken er dette stort sett tilstrekkelig. Der det fraktes tømmer blir dette snaut. Her bør banen tåle 25 tonn aksellast. En oppgradering til 25 tonn vil også øke jernbanens attraktivitet for papir og andre tunge industrivarer. Økningen av tillatt aksellast skjer gjennom fornyelsen av skinner og sviller.

Fornyelse

Store deler av jernbanenettet har høy alder. Foreløpige analyser viser økt behov for fornyelse dersom fornyelsen skal bringes mer i samsvar med anleggenes levetid. Særlig forventes behovet å være stort mellom 2015 og 2030. Høy kvalitet på anleggene er avgjørende for punktlighet og sikkerhet.

Dobbeltspor

Når togtrafikken overstiger 100 tog i døgnet mener JBV det bør bygges dobbeltspor. Til sammenlikning mener Vegvesenet at veier med mer enn 12.000 kjøretøyer i døgnet krever motorvei kl.A

De enkelte strekningene:

Ofotbanen

Egentlig en del av det svenske jernbanenettet (Malmbanan). Likevel Norges viktigste godsbane. Narvik framstår som et distribusjonssenter for gods for nordre Nordland, Troms og Finnmark. Av hensyn til malmlastene fra Kiruna er banen bygd for 30 tonn aksellast. Nye fraktruter fra Kina og Russland er aktuelle. Banen har en del rasutsatte partier og for få (møte)kryssingspor. Banen utvikles primært for å ivareta godstransportens behov. Det innebærer utvidelse av friprofil, flere og lengre kryssingsspor, økt terminalkapasitet i Narvik, rassikring og forsterket strømforsyning.

Nordlandsbanen

Hovedåren for landverts frakt av gods til Nordland. På strekningene Bodø-Rognan og Steinkjer-Trondheim spiller persontogtilbudet en viktig rolle som regionforstørrer med stor pendlertrafikk. Banen er under oppgradering

med fjernstyring, automatisk togkontroll og økt (møte)kryssingskapasitet. Mellom Trondheim og Steinkjer er målet å redusere reisetida fra vél to timer til én time og legge til rette for halvtimesfrekvens. Behovet for kvarterstilbud Værnes-Trondheim bør undersøkes nærmere. I så fall trengs dobbeltspor på denne strekningen. Økt frekvens Bodø-Rognan krever flere kryssingsspor. Elektrifisering av banen, herunder også av Meråkerbanen kan være aktuelt for bedre utnyttelse av elektrisk togmateriellet som trafikkerer på Dovrebanen og for bedre driftsøkonomi innen godstransporten.

Meråkerbanen

Kurvaturen på banen er marginalt endret siden 1870-tallet da banen ble planlagt og bygd ut. Det fraktes tømmer på banen fra Sverige til papirfabrikken på Skogn. Mengden var 195.000 tonn i 2005. Potensialet for gods anslås til ca. ½ million tonn i året. I tillegg trafikkerer to persontogavganger daglig i hver retning Heimdal –Trondheim- Östersund. ECON-analyse har konkludert med at det er lite å spare samfunnsøkonomisk på å legge ned banen. JBV anser det som strategisk at Midt-Norge har en jernbaneforbindelse til Sverige. JBV har ikke tatt stilling til lønnsomheten av linjeomlegging slik at banen kan fungere som en flytogbane for Åre og Östersund.

Rørosbanen og Solørbanen

Små høydeforskjeller gjør banene velegnet for godstransport. Dagens transporter består av tømmertog. Persontrafikken er forholdsvis lav. Solørbanen har ikke persontrafikk. Likevel er det lite å spare samfunnsøkonomisk på å legge ned banene. Banene utvikles videre primært ut fra godstrafikkens behov. Utbygging av fjernstyring fullføres, (møte)kryssin gskapasiteten bygges ut. For øvrig opprettholdes og videreutvikles standarden på banen med mindre punktvise tiltak. Målet er at reisetida Røros –Hamar kuttes fra 3:22 til 3 blank og Røros-Trondheim fra 2:25 til 2:15.

Raumabanen

Banen trafikkeres med 10 godstog pr uke til og fra Oslo. Togets andel av godset gjennom Romsdalen er 13%, hvilket er lavt sammenliknet med andre baner. Utfordringen ligger i avstanden til næringslivet på Sunnmøre, frekvens og transporttid. Persontoget kjører i korrespondanse med regiontog på Dombås og Buss fra Åndalsnes til Ålesund og Molde. Banen har óg et potensiale som turistbane. Banen er manuelt betjent. ½-parten av strekningen har hastighetsstandard over 100 km/t. JBV anbefaler at banen videreutvikles mtp. godstransporten; dvs. at den fjernstyres, (møte)kryssingskapasiteten bygges ut og planoverganger fjernes.

Nye st. planlegges med et forbikjøringsspor for et diffrensiert stoppmønster.

Dovrebanen inkl. Gardermobanen og Hovedbanen

Banene fører til sammen betydelig og sammensatt person- samt godstrafikk. Togtilbudet på strekningen Oslo - Lillehammer har fått et kraftig løft som følge av Gardermobaneutbyggingen. Togets markedsandel for gods mellom Oslo og Trondheim er ca. 40% og mellom Oslo og Bodø ca. 55%. Andelen arbeidsreiser i jernbanens influensområde sør for Tangen er ca. 60%. Bortsett fra Gardermobanen er hastighetsstandarden varierende og ikke på noe punkt over 160 km/t. Mellom Eidsvoll og Lillehammer er banen delvis overbelastet, og følger i hovedsak traséene fra 1870-80-90-tallet.

For videreutviklingen av banen legges det til grunn at reisetida Lillehammer-Oslo skal kunne reduseres til 1:30 og frekvensen økes til hvert 30. minutt. I tillegg skal det legges til rette for halvtimesfrekvens mellom Jessheim og Oslo. Viktigste investering vil være dobbeltspor til Lillehammer. I tillegg er det nødvendig med økt (møte)kryssingskapasitet mellom Lillehammer og Trondheim samt modernisering av Brattøra godsterminal i Trondheim.

Kongsvingerbanen

En betydelig del av godstrafikken utgjøres av ARE-togene som frakter kontainere mellom Narvik og Oslo via det svenske nettet. Det fraktes også en del tømmer over Kongsvingerbanen til papirindustrien i Østfold. Fem dager i uka kjører Green Cargo mellom Drammen og Hallsberg. CargoNet kjører til Jönköping tre dager i uka og til Stockholm fem dager i uka. Fra og med januar neste år vil persontrafikken mellom Oslo- og Stockholm bli gjenopptatt med fire daglige avganger. For den lokale persontrafikken klarer togene å matche reisetidene på vei sentrum til sentrum. For å holde tritt med forventet veiutbygging ser JBV for seg at banen legges til rette for reisetider Oslo-Årnes på 40 min. samt halvtimesfrekvens og Oslo-Kongsvinger på én time samt timesfrekvens. I hovedsak innebærer enkeltspor, men dobbeltspor/dobbeltsporparseller kan vise seg nødvendig mellom Lillestrøm og Årnes.

Gjøvikbanen og Jevnakerbanen

Banen er i dag overbelastet mellom Oslo og Roa. Dette gir stor sårbarhet for driftsforstyrrelser. Banen utvikles med sikte på reisetidsreduksjon Oslo-Gjøvik fra 2 timer til 1:30 og Oslo - Jaren på 45 min. Banekapasiteten bygges ut for 30. min. frekvens Nittedal -Oslo og timesavganger Gjøvik - Jaren -Oslo. Gjøvikbanen skal fortsatt betjene godstrafikken Oslo-Bergen over Roa. Nord for Roa er det nødvendig å bygge ut fjernstyring, forsterke strømforsyningen, (møte)kryssingskapasitete n og rette ut kurver. Større tiltak kan bli nødvendig på strekningen Grefsen-Nittedal-(Roa), muligens delvis dobbeltspor.

Bergensbanen

Er landets mest trafikkerte fjernstrekning. Flåmsbana har stor turisttrafikk. Lokaltrafikken Bergen-Arna-Voss hadde i 2005 1,3 mill. passasjerer. Togets andel av godstrafikken mellom Bergen og Oslo var i 2005 ca 40%. Toget er konkurransedyktig med bil/buss på reisetid unntatt strekningen Hønefoss-Oslo. For Nedre Buskerud er toget også rimelig konkurransedyktig mot fly til Bergen. For å opprettholde konkurransekraften mot bil/buss bør det legges til rette for å kutte reisetida med 1 – 1:30 på helstrekningen. For

Jernbanen skal videre! *Foto: Roger G. Nilsson.*

persontrafikken vil JBV utvikle banen med tanke på strekningen Bergen-Voss og Hønefoss-Oslo samt underveistrafikken med stor vekt på turisme. Dette betyr utbygging med dobbeltspor Arna-Bergen, eventuelt linjeomlegging Arna-Voss og ellers at banen utvikles som enkeltsporet bane, herunder med bygging av Ringerikstunnelen. Bygging av en eventuell Ulriken motorveitunnel vil bli en sterk trussel mot lokaltogtilbudet Bergen-Arna-Voss.

Sørlandsbanen

Toget har 40% markedsandel av godsfrakt mellom Oslo og Stavanger. Mellom Oslo og Kristiansand var det 400.000 passasjerer og mellom Kristiansand og Stavanger 345.000 i 2005. For å henge med i konkurransen mot veitransporten legger JBV til grunn at banen videreutvikles for å nå følgende mål; Oslo til Kongsberg; 30. minutters avganger, reisetida kuttes fra 1:20 til under én time. Oslo – Kristiansand reisetida kuttes fra 4:25 til under 3:15. Sandnes – Stavanger skal ha 15. minutters avganger og 30. minuttersfrekvens til Egersund. Dette fordrer at banen videreutvikles som enkeltsporet bane med møtespor mellom Egersund og Kongsberg. Ganddal godsterminal ved Stavanger og dobbeltspor Sandnes-Stavanger fullføres. Bratsberg- og Arendalsbanene opprettholdes med dagens standard. På strekningene Egersund-Sandnes og Kongsberg-Drammen kan det være aktuelt med lengre strekninger med dobbeltspor ev. linjeomlegginger. Grenlandsbanen bygges for å kople Sørlandsbanen sammen med Vestfoldbanen når den nødvendige moderniseringen der er fullført.

Vestfoldbanen og Drammensbanen

Byggingen av motorvei kl.A mellom Larvik og Oslo vil snart være fullført. Dette stiller store krav til utviklingen av jernbanen og togtilbudet. For fortsatt å være et konkurransedyktig alternativ setter JBV følgende mål for transporttilbudet; reisetida Oslo-Tønsberg kuttes fra 1:25 til under én time og Oslo-Skien fra 2:46 til 1:45. Det skal kunne tilbys halvtimesfrekvens og i tilleggrushtidstog og/eller lokaltog. På Spikkestadlinja(Gml. Drammensbanen mellom Asker og Spikkestad) skal det kunne tilbys halvtimesfrekvens. Sammenkoplinga med Sørlandsbanen vil bety større trafikk på Vestfoldbanen og skape grunnlag for nye ruteforbindelser samt godstrafikk ev. også til og fra Grenland/Larvik. Tilbudsforbedringen fordrer utbygging til dobbeltspor hele linja mellom Drammen og Larvik. Mellom Larvik og Porsgrunn bygges ny enkeltspora linje (Eidangerparsellen). Det legges til rette for ev. seinere utbygging til dobbeltspor. I første omgang videreføres firesporsutbygginga Asker-Skøyen fra Sandvika til Lysaker og etter hvert til Skøyen. Fram mot 2040 kan det også måtte gjøres noe med kapasiteten mellom Skøyen og Oslo S

Østfoldbanen

Banen er høyt trafikkert. Til dels er den overbelastet, spesielt mellom Ski og Oslo S. Dette gir stor sårbarhet for driftsforstyrrelser. Ca. 80 % av den landbaserte trafikken mellom Norge og utlandet går gjennom Østfold. Jernbanens andel av godstrafikken i denne transportkorridoren er lav. Byggingen av motorvei kl.A mellom Göteborg og Oslo vil snart være fullført. Dette stiller store krav til utviklingen av jernbanen og togtilbudet. JBV legger følgende mål til grunn for den videre utviklingen av banen¸ reisetida Oslo-Fredrikstd skal kuttes fra 1:05 til 0:45 og Oslo-Halden fra 1:42 til under 1:10. Det skal kunne tilbys halvtimesfrekvens. Mellom Oslo og Ski skal det minst kunne tilbys kvartersfrekvens. På Østre linje skal det kunne tilbys halvtimesfrekvens. JBV anser at dette vil kreve utbygging til fire spor Oslo S – Ski og to spor Ski-Halden. Bryndiagonalen bør vurderes nærmere. Den vil gi bedre driftsforhold for godstogene mellom Alnabruterminalen og Østfoldbanen samt mulighet for å kjøre direktetog til Gardermoen. Fra Halden til Kornsjø videreutvikles linja som enkeltsporet bane. Det samme gjelder øste linje som også må fjernstyres. Banen legges til rette for direktetog som ikke stopper på alle stasjoner. Godstogenes problemer med stor stigning sør for Halden avbøtes med fast stasjonert hjelpelok.

Stopp jeg vil på!

På tur til Fredrikshavn og Skagen oppdaget jeg i fjor at holdeplassene på Skagenbanen var utstyrt med noen trykknapper. I telefonsamtale med ledelsen ved banen fikk jeg forklart at reisende måtte trykke på knappen for å få toget til å stanse.

Kjell Erik Onsrud

Jeg gjorde avtale om befaring av systemet, og i juni var jeg om bord på Stena Saga til Fredrikshavn sammen med ruteplanlegger Gaute Borgerud i Jernbaneverket og FJ medlem og bestyrer av Kulturpunktet Sandermosen stasjon, Tore Frisell Haagensen.

På Skagenbanen er alt som det skal være. I 2002 ble hele infrastrukturen og togparken fornyet. Signalsystemet har til og med fått et eget «vindformet» design. Togsettene er dieseldrevne og er levert av tyske Düewag. Ved inngangsdørene sitter det elektroniske følere som registrerer av og påstigninger. Informasjonen overføres online til driftsledelsens PC. Trafikken har vokst med 7% siden 2002.

Infrastrukturleder Henning Brandhof tok oss godt imot på Skagen st. Han har jobbet i Skagenbanen, som er en privatbane, siden 70-tallet. Selv om banen er privat så er ikke togdriften og infrastrukturen splittet opp, de er ett selskap. Avhengig av offentlig driftstilskudd er den også.

- Stansningssystemet som vi bruker er egenutviklet. Vi har hatt et slikt system i 30 år. Forresten har alle danske amtsbaner stansningssystem, forklarer Brandhof. Han begrunner systemet med at det gir bedre kjøretider; er det ingen på holdeplassen fortsetter toget uten å bremse ned. Systemet gir også bedre drivstofføkonomi, men Brandhof har ingen tall for dette. Den som vil med toget må trykke på rett knapp. På den ene står det mot Skagen og den andre mot Fredrikshavn. Nå tennes det et lyssignal som lokføreren ser i god avstand fra holdeplassen. Når ditt tog ankommer slukkes lampa.

Brandhof forklarer.

Tilbake i Oslo hadde vi et møte med NSB. Tanken er at et stansningssystem også bør være interessant i Norge på små holdeplasser og stasjoner med ujevn trafikk – som et alternativ til eventuell nedleggelse. I tillegg får man de nevnte fordelene med bedre økonomi og kjøretider. Kontret foreslo vi at Movatn, Snippen og Sandermosen på Gjøvikbanen kunne inngå i et prøveprosjekt. NSB ga uttrykk for at det var interessant, men at de uansett måtte legge inn tid til stopp i ruteplanen ved de aktuelle holdeplassene.

Usikker framtid for natttogene på Nord-Sverige

For Jernbanes søsterorganisasjon Föreningen Svenska Järnvägsfremjande har denne kommentaren til en rapport fra Rikstrafiken. Ofotbanen er også berørt.

Gunnar A. Kajander og Olle Käll

Svenske Rikstrafiken som har ansvaret for konkurranseutsettingen av blant annet togtrafikken har nylig kommet med en kortfattet rapport om nattogtrafikken på øvre Norrland.

Rapporten stiller spørsmål ved nytteeffekten av de investeringer som må gjøres i nytt sovevognmateriell når det må fornyes om en ti års tid. Nattogene på langstrekningene trues av konkurransen fra lavprisflyet. Dessuten er den nye dagtogforbindelsen Luleå - Umeå truet, da Rikstrafiken ansér at det dreier seg om parallellkjøring med busslinjene på E4 langs Norrlandskysten.

Luleå blir sluttstasjon

I kommende konkurranseutsettinger kan Luleå bli slutstasjon for nattogene. Det betyr i så fall att det nattogparet som i dag kjøres helt fram til Narvik innstilles. Nattoget Luleå – Gøteborg kommer etter Rikstrafikens utsagn å være med i konkurranseutsettingen for perioden 2008-2013, men vurderes innstilt etter dette. Dermed antyder Rikstrafiken en nedtrapping til kun et nattogpar Luleå – Stockholm.

Vi kan ha forståelse for at Rikstrafiken som ansvarlig myndighet kommer med en rapport som fokuserer på framtidige investeringer og innsatsnivåer. Derimot er vi bekymret over at Staten i forbindelse med avreguleringen har lagt alt for mye av «eksperimentfasen» på Norrlandstoget, hvor korte anbudsperioder (5 år) og prisdumping har resultert i et stadig press på drift og økonomi. Vi får avvikling istedet for utvikling!

Norrtåg bør overta!

Det er Landstingen (fylkeskommunene) som som gjennom länstrafikbolagen (fylkestrafikkselskapene) forvalter trafikken i egenskap av såkalte trafikkhovedmenn. Imidlertid foreligger forslag om at interesseforeningen Norrtåg «struktureres» for å kunne ta over som trafikkhovedmann for all persontogtrafikk nord for Sundsvall. En slik omlegging kan aktualisere løsninger for etablering av et eget nordkalottbasert operatørselskap, som enten i egen regi eller gjennom deleierskap/partnerskap kan drive og utvikle togtrafikken på det nordlige banenettet. Både mellomrikstrafikken over Storlien (Meråkerbanen) og Riksgrensen (Ofotbanen) samt Nye Haparandabanan mellom Sverige og Finland når den står klar, bør inngå i en slik organisering av togdriften. Om Staten legger mer av ansvaret for togtrafikken på regionene må disse forsere arbeidet med å ta fram egne strategier og konsepter. For Norges del kan dét på sikt få betydning både for Nordlandsbanen og Ofotbanen. På finsk side kan Lapplandsregionen ha interesse av et slikt samarbeid.

Vil utfordre

Veid mot de nye baneprosjektene og behovet får å utvide og fornye infrastrukturen og samarbeidsdynamikken mellom regionene på Nordkalotten og Barentsregionen, vil vi utfordre noen av de argumentene som Rikstrafiken legger til grunn i sin rapport.

Når den nye kystbanen (Botniabanan) er ferdig utbygd til Umeå i 2011, åpner det for trafikk med gjennomgående høyhastighetstog Malmø/Gøteborg/Stockholm - Umeå. Dessuten kommer utviklingen til å forsterke behovet for kombinasjoner med region og interregionale tog på strekningen Sundsvall – Umeå. Det øker behovet for gjennomgående togforbindelser (inter-city og matetrafikk) Umeå – Luleå og Umeå – Kiruna – Narvik. Dermed forsterkes kravet om nye og moderne togsett i forlengningstrafikken på stambanen nord for Umeå. Botniabanan forkorter dessuten reisetidene for nattogene. Det gjør at man kan korte ned «dagetappene» på de lange nattstrekningene og legge opp rutetidene etter mer normale (og dermed mer attraktive) nattogstider.

Botniabanan gir forbedringer som også må legges over på trafikkproduksjonen nord for Umeå. En utsettelse av en videre forlengelse av kystbanen fra Umeå til Luleå (Norrbotniabanen) må møtes med krav om en forsering av Banverkets oppgradering av stambanen Umeå/Vännäs – Boden. Det for å kunne utnytte mér-

Illustrasjon, Banverket.

effektene av Botniabanan både når det gjelder person- og godstrafikken.

Den nye dagtogforbindelsen Luleå – Umeå som idag kjøres med Reginatog og med fem ukentlige rundturer drar mertrafikk til toget. Det bidrar til synergieffekter for en framtidig mátetrafikk til og fra Botniabanans høyhastighetstog i Umeå.

Toget skal utvikles, ikke avvikles

Både Botniabanan, Nya Haparandabanan, og en framtidig Norrbotniabane, må følges opp med en aktiv planlegging for overgangen til neste generasjons tog. Finland som på mange måter fremstår som et mer fremtidsrettet jernbaneland enn både Sverige og Norge er et utmerket eksempel. Det finske statsbaneselskapet (VR) har inne bestilling på en helt ny serie sovevogner. De første er allerede levert og satt inn i Lapplandstågen på stambanen Helsingfors – Rovaniemi.

Vi forutsetter at det også i fremtiden skal kjøres persontog på den nordlige delen av Stambanan gjennom øvre Norrland og på Malmbanan, inklusive den grenseoverskridende trafikken på Narvik. Regionene i nord må motvirke en utvikling hvor investeringene i ny infrastruktur ikke tar tilstrekkelig hensyn til forutsetningene om relativ regional likeverdighet. I Norrbotten har Landstinget signalisert at det vil arbeide for en forbedring av togtrafikken på det nordlige banenettet. Det er positivt! På lengre sikt anser vi at et forsterket grenseoverskridende samarbeid på Nordkalotten leder til de beste løsningene, både i strategisk og operativ forstand!

I forhold til en utvikling hvor verken flyets eller langsdistansebussenes konkuranseforddeler er åpenbare, er det uakseptabelt at togets mange fordeler ikke tas vare og utvikles videre. Det er etter vår mening dårlig fremtidspolitikk.

Høyhastighetsringen

Det begynner å bli fart på tenkningen om høyfartsbaner i Norge. Først ute var Norsk Bane AS som med forløperen Sørnorske Høgfartsbanar har jobbet med saken siden begynnelsen av 90-tallet. Høyfartsutredningen har foreløpig konkludert med at det kan være interessant med høyfartsbaner i Norge. I år har partiet Høyre fremmet sitt konsept for Stortinget og allmennheten; Den sørnorske Høyhastighetsringen

Kjell Erik Onsrud

VVed siden av Norsk Banes Haukelinett blir Høyres Høyhastighetsring det andre konkrete utkastet til høyfartsbane i Norge. Haukelinettet ble stygt og usakelig angrepet i en TØI rapport i 2002.

Idéen om Høyhastighetsringen ble til i våres. Stortingspolitiker Øyvind Halleraker tok kontakt med Jon Hamre, som også er tidligere samferdselsleder i Miljøvernforbundet. Som sådan har han bl.a. jobbet med Bybanen i Bergen. Halleraker er mannen bak Trekantsambandet i Hordaland med bla. veitunnelen under Bømlafjorden. Han hadde studert trafikken mellom Bergen og Stavanger og ville diskutere tanken om en Vestlandsbane med Hamre. Hamre ble noe overrasket for det er mange, mange tiår siden høyrepolitikere har vært pådrivere for jernbaneutbygging. Etter samtalen kombinerte Hamre tankene om Vestlandsbanen med sitt eget arbeid med Numedalslinja i 1997. - Numedalslinja forkorter og flytter Bergensbanen nærmere både Sørlandet og Vestfold, områder hvor det bor vesentlig mer folk enn ved Hønefoss forklarer Hamre. Tillagt Naturvernforbundets forslag om ny Sørlandsbane langs kysten var nå konseptet for Høyhastighetsringen født.

Høyhastighetsringen kan bli et effektivt og miljøvennlig alternativ til reisemål i Sør-Norge for ¾ av landets befolkning. Det gjenstår ennå mange vurderinger og avveininger, men ideen og visjonen om det som kan bli dette århundrets største og viktigste enkeltprosjekt ligger i følge forslagstillerne fast.

Høyhastighetsringen kan redusere utslipp av CO2 fra innenlandsk flytrafikk med opp mot 40 %, eller 300.000 tonn hvert år. Er dette uinteressant Jens?

Lønnsomhet

Flytrafikken på alle de sambandene ringen vil erstatte har en årlig verdi på ca 5 mrd. medregnet til/fra-reiser til flyplassene. I tillegg kommer overført trafikk fra bil, buss, båt og eksisterende togtrafikk. Til slutt kommer den strukturelle veksten i reiseaktivitet som Høyhastighetsringen legger til rette for, f.eks ved at det skapes store sammenhengende arbeidsmarkeder. Forslagstillerne anser derfor en omsetning på over 10 mrd kr i 2025, fem år etter åpning, som fullt mulig.

- Fjerntrafikken vil bli svært lønnsom. På Bergensbanen alene vil 6-8 togsett generere driftsinntekter på 1 – 2 mrd kr pr år, forklarer Hamre. Til sammenligning er NSBs samlede trafikkinntekter på ca 2 mrd kr og dette krever et driftsomfang på 100 – 150 tog. Totale driftskostnader for NSB er på ca 3,5 mrd kr.

Lønnsomhetspotensialet i driften av Høyhastighetsringen legger til rette for en OPS organisering av finansiering og utbygging(blandet offentlig+pivat kapital). Høyhastighetsringen vil erstatte planlagte jernbaneprosjekter på 7-8 mrd kr. I tillegg vil den gjøre en tredje rullebane på Gardermoen overflødig.

Tilbudet

Når Høyhastighetsringen legger opp til et nettverksystem som gjør at man kan reise fra alle steder til alle steder med høy frekvens (1 time), over hele dagen.

- Fly på korte og mellomlange distanser er upraktisk, dyrt og inneffektivt bl.a. ved at tilbringerreiser og terminaltid blir den dominerende tidsbruken, forklarer Hamre. Flyet kan heller ikke bygge nettverk. Dermed må mange relasjoner dekkes med enkeltruter. - For alle forbindelsene utenom de tre tunge rutene i Bergen – Stavanger – Oslo triangelet, gir dette et lite marked og dermed svak frekvens og begrenset åpningstid.

Tilbudet består av to togtyper

Fjerntogene dekker distansene mellom storbyene. Kun stopp i byene og de viktigste knutepunktene gir kort reisetid; Bergen – Oslo 2 t. 20 min. og Stavanger – Oslo på 2 t. 40 min.

Regiontogene stopper på alle stasjoner og blir ryggraden i det lokale kollektivtilbudet mellom storbyområdene. Ved å ta overgang

Kryssing i knutepunktene.
Foto: Marie Beathe Fjærli

mellom regiontog og fjerntog kan du reise fra alle steder til alle steder som sokner til ringen. På Myrdal planlegger vi knutepunkt med busslinjer som dekker det meste av Sogn og Fjordane, forteller Hamre.

Utbygging

Infrastrukturen planlegges etter ønsket togtilbud. Det innebærer at kryssinger i størst mulig grad søkes lagt til knutepunkter og stasjoner hvor det ene eller begge togene skal stoppe.

Allerede i 2007 kan en større planprosess settes i gang for å forberede et utbyggingsvedtak i Stortinget. Med bred politisk enighet kan nåværende Storting vedta Høyhastighetsringen i 2009. Et optimistisk anslag på mulig byggestart er satt til 2011. Det forutsetter smidige planprosesser. Visjonsprospektet antyder en byggetid på 9 år slik at hele ringen kan være klar i 2020.
Om lag 1000 km ny jernbanetrasé med en gjennomsnittskostnad på 75-125 millioner kr pr km kommer på ca 100 mrd kr. Det er langt under halvparten av overskuddet på det norske statsbudsjettet anno 2006. Dette paradokset er en god illustrasjon på den fantastiske finansielle handlefriheten det norske samfunnet har skaffet seg. byggetid på 9 år slik at hele ringen kan være klar i 2020. Visjonen beskriver de forskjellige baneavsnitt kun på overordnet nivå.

Om lag 1000 km ny jernbanetrasé med en gjennomsnittskostnad på 75-125 millioner kr pr km kommer på ca 100 mrd kr. Det er langt under halvparten av overskuddet på det norske statsbudsjettet anno 2006. Dette paradokset er en god illustrasjon på den fantastiske finansielle handlefriheten det norske samfunnet har skaffet seg.

Innen tre timer fra Oslo

Endelig viser jernbanesaken fremskritt, hjulpet av høye oljepriser, forstoppelse på veinettet, frykt for global oppvarming og tidkrevende sikkerhetskontroller på flyplassene.

Øystein Noreng

Også i Norge fortoner jernbanen seg som en fornuftig måte til å frakte passasjerer og gods over korte så vel som lange avstander. Høyres fremstøt, ved stortingsmann Øyvind Halleraker er et viktig bidrag i modningen av saken, selv om detaljer innbyr til diskusjon. Det er mange grunner til at Norge i europeisk sammenheng er en jernbanesinke, til tross for våre politikeres stadige bekjennelser til miljøsaken.

Finansdepartementet

Utsagnene om miljøvennlig transport er ikke blitt fulgt opp med bevilgninger. Noe av skylden ligger hos hykleriske politikere, men bøygen heter også Finansdepartement som i Norge har mer makt enn i mange andre land. Som Krøsus i internasjonal sammenheng er utfordringen til det norske finansdepartementet å holde igjen på bruken av lettjente oljepenger, altså ikke å bruke tilgjengelige midler, selv om formålet skulle være aldri så godt. Forskning og infrastruktur (veier og jernbaner) er eksempler på saksområder som blir systematisk nedprioritert. Finansdepartementet ønsker tydelig ikke å prioritere bevilgninger til forskning, til tross for politikernes ambisjoner om å utvikle Norge som kunnskapsnasjon. Departementet ønsker heller ikke langsiktige bevilgninger til veier og jernbaner, selv om effektiv samferdsel er av kritisk betydning for det økonomiske aktivitetsnivå i vårt langstrakte land. For mange foretak i distriktene er tidsavstanden til markedene og transportkostnadene en større ulempe enn det norske lønnsnivået. Finansdepartementets viktigste virkemiddel ligger i ordet «nei», og av hensyn til den makroøkonomiske finstyringen og sin egen handlefrihet i de årlige budsjetter ønskes ikke forpliktende, langsiktige bevilgninger, som for eksempel en helhetlig og flerårig bevilgning til jernbaneprosjekter. Ulempen er at prosjekter forsinkes og fordyres fordi fraværet av fullfinansiering svekker planleggingen og gjennomføringen. Begrunnelsen for påholdenheten er hensynet til budsjettbalansen. Bakgrunnen er at Norge historisk to ganger har overforbrukt oljepenger, under Oddvar Nordli på 1970-tallet og under Kåre Willoch på 1980-tallet. Her kan skytes inn at mens Finansdepartementet kniper inn, ligger inflasjonen under Norges Banks mål, men det er kanskje urimelig å forvente et helhetssyn og en samordning av så ærverdige institusjoner.

Oljeformuen

Utsiktene er nå at Norge får enda mer penger til rådighet. I følge Finansdepartements egne anslag i Nasjonalbudsjettet 2007 vil Pensjonsfondet Utland, «Oljefondet», fordobles fra ca. kroner 1500 milliarder pr. 1. januar 2006 til ca. kroner 3000 milliarder pr. 1. januar 2010. Normalavkastningen, som også Finansdepartementet inntil videre går med på å bruke innenlands, fordobles fra kroner 60 milliarder i 2006 til kroner 120 milliarder i 2010, altså en økning på gjennomsnuttlig kroner 15 milliarder i året i disponible inntekter til statskassen. Med mindre disse økende midlene øremerkes til samfunnsnyttige investeringer er utsiktene at de vil gå til omsorg og velferd. Forskningens skjebne, der regjeringen, med et særlig ansvar for SV med både finansminister og kunnskapsminister, bryter et enstemmig vedtak av det forrige Storting om å trappe opp forskningsinnsatsen til OECD-gjennomsnitt, er en pekepinn på kreftenes fordeling.

Look to Finland

Erfaringer fra vårt naboland Finland kan vise fordelene ved en helhetlig finansiering og organisering av jernbaneprosjekter. I september 2006 ble den nye jernbanen fra Kervo til Lahtis åpnet, 74 kilometer, derav 63 kilometer ny bane, elektrifisert med dobbeltspor, fullført innenfor tidsrammen på fire år og et budsjett på 331 millioner euro, eller ca. 2,7 milliarder norske kroner. Gjennomsnittlig kilometerkostnad var ca. 36,5 millioner kroner, langt under dagens norske nivå. Hemmeligheten ligger i en egen organisasjon for prosjektet innenfor Banverket, med budsjettansvar og fullfinansiering, og utsettelse av alle delentrepriser på anbud. Kontrasten

Din komplette logistikkpartner i miljøknutepunkt Drammen.

H.Strøm AS
transportrådgivning • spedisjon • TPL

H.Strøm Logistikk AS
3 parts logistikkløsninger

RTD
Rail Terminal Drammen AS
Tel. 32 26 53 00 fax. 32 83 99 49

nasjonal /internasjonal spedisjon
fortolling/advisering
transport/distribusjon
22 000 kvadratmeter lager
3. parts logistikk
lagerhotell
ca 600 agenter i 140 land
oversjøiske transporter
flyfrakt
jernbaneløsninger til og fra
Norge og resten av Europa

viser at den norske årlige klattfinansieringen virker både forsinkende og sterkt fordyrende, og at Finansdepartementets påholdenhet dermed virker mot sin hensikt. Dessuten bør den norske organiseringen av slike prosjekter revurderes. Vi kan lære av Finland.

Et spor for norsk satsing

En fornuftig løsning for Norge kan være å organisere nye jernbaneprosjekter som egne selskap, med ansvar for ferdigstillelse innenfor tids- og kostnadsrammer, med full finansiering, eventuelt med privat deltakelse. Anleggene bør selvsagt settes ut på europeisk anbud med sikte på kontinuerlig fremdrift for raskest mulig ferdigstillelse. En tverrpolitisk ambisjon burde være å øremerke 5 milliarder kroner årlig til jernbaneprosjekter, som nevnt organisert i egne selskap. Det nye banenettet bør av hensyn til kapasitet og fleksibilitet selvsagt bygges dobbeltsporet fra begynnelsen av, også for å kunne ta en større del av godstransporten og avlaste veinettet. Merkostnaden ved dobbeltspor er liten i forhold til gevinsten. Med en mer effektiv organisering og kostnader ned mot finsk nivå, anslagsvis kroner 50 millioner kilometeren, ville dette kunne finansiere 100 kilometer ny bane i året. Hallerakers visjon er å bygge 1000 kilometer ny bane på ti år; den sørnorske ringen som skal forbinde Oslo, Bergen, Haugesund, Stavanger og Kristiansand. I Finland er visjonen å forbinde de fleste større byer med Helsingfors innenfor tre timers togreise. En tilsvarende visjon burde kunne realiseres for Sør-Norge i løpet av ti år. Gevinsten ligger ikke bare i reduserte utslipp, avlastning av veinettet og redusert flytrafikk, men også i kortere tidsavstander og utvidelse av markeder, ikke minst regionale arbeidsmarkeder og boligmarkeder, samt redusert press på de største byene.

Ikke bare Sør-Norge

En første merknad er at det politisk neppe er mulig å få gjennomført et stort samferdselsprosjekt som ikke også betjener Møre og Trøndelag. Derfor må en opprustet Dovrebane og bane til Ålesund inkluderes, samt en utbygging videre nordover vurderes, ikke minst i samband med en eventuell utvikling av petroleumsvirksomheten. En siste merknad er at løftet selvsagt også bør gjelde banene fra Oslo mot Göteborg og Stockholm. Summen kan lett bli planer om to tusen kilometer jernbane, men det kan i stor utstrekning dreie seg om utbedring av eksisterende traseer, ikke fullstendige nyanlegg, hvilket kan bidra til å dempe kostnadene.

Utfordringen

På 1970- og 1980-tallet bygget mange oljerike land i Midtøsten sin infrastruktur på rekordtid, med internasjonal deltakelse. Dette eksempelet står til etterfølgelse. Vi har behovet og pengene. Den rødgrønne regjeringen gir på mange måter inntrykk av å ville spare seg til fant og står dermed sterkt utsatt for hugg fra Fremskrittspartiet, som lover veier og helst vil nedlegge jernbanen, uten hensyn til konsekvensene. En helhetlig jernbaneplan, med konkrete mål og prosjekter, klare virkemidler, full finansiering og effektiv organisering kan være et godt kort, helst allerede før neste valgkamp.

Spesialisten

Sjøl om konkurranseutsetjinga av all drift og vedlikehald på jernbanenettet er stoppa, så gjér Jernbaneverket seg likevél bruk av private underleverandørar.

Kjell Erik Onsrud

Skiensbedrifta Miljø-og Veiservice (MVS) er ein liten spesialist som mellom anna leverer tenester til Jernbaneverket og Baneservice AS. Eg står på Porsgrunn stasjon og venter på at MVS sin skinnegåande vakumsugar skal komma. For høvet er stasjonen manuelt betjent. Dei er litt forseinka, men så skjer det noko; signalet skifter, vegbommen går ned og så siger ein diger gul maskin inn mot perrongen. Monsteret, eller Railvac som det heiter, er av den snille typen. Difor har det også fått jobb. Arbeidsleiar, Birger Røsvik, fortel at Railvac vert nytta til å fjerna gamal pukk under sporvekslar, rundt kablar, røyr og langs perrongar. Maskinen kjem til innimellom der det er trangt, suger berre opp pukken og lar resten bli liggjande uskadd. Den maskinen som elles vert nytta til pukkreinsing kallast «Renseverket». Med renseverket vert eit metallband som ték med seg alt dradd under skinna. - Ofte har vi oppdrag som «fortropp» til renseverket, forklarar Røsvik. – Vi fjerner pukken rundt kablane og legg dei djupare utanfor rekkjevidde for renseverket.

Railvac består av fire delar; ein pukksugar, ei pukkvogn, ein Robel og ein pakkar. Det må tre mann til for å betjene maskina + at det no er med ein mann frå JBV.

Jobben som skal gjerast i natt er å reinse pukken rundt ein sporveksel i nordenden av stasjonen. Skiftet går frå kl 20 til 04. Heile jobben tek to skift. – Det er lenge sidan vi har hatt oppdrag i Grenland no, seier Røsvik. – I det siste har vi jobba åtte veker på Voss samt på Nordlandsbanen ved Trondheim. MVS ték oppdrag i heile landet, også på Ofotbanen. I tillegg har dei jobba i Danmark, men ikkje i Sverige. Firmaet har basen sin på Borgestad mellom Skien og Porsgrunn. Til oppdrag lenger unna vert Railvac

frakta med godstog, forklarar Røsvik

Når eg spør Røsvik om konkurransen i bransjen er hard svarar han at det er den førebels ikkje. – Vi har ein konkurrent i Sverige, men han har vi ikkje sett mykje til, avsluttar Røsvik.

Går der folk bor!

Ulf Bakke

Myten om at Norges befolkning er så spredt at jernbane ikke nytter gjentas til det kjedsommelige, også av mer seriøse aktører. Faktum er at 3 045 000 nordmenn bodde den 1. januar 2005 i kommuner med jernbane med persontransport. Det utgjør 66% av befolkningen. Nå er det ikke togstopp i alle kommunene - men det sier litt om potensialet. Hvis vi er litt rause og tar med sørlandsbyene og kommuner som sokner til en jernbanestasjon i nabokommuner (f eks Tjøme og Nøtterøy) kan vi argumentere med 150 000 flere personer som kan benytte tog i mange sammenhenger. Totalt tangerer vi da 70% av befolkningen.

Ytterligere noen tusen finner vi langs baner uten persontogtrafikk. Jeg vet ikke om dette er spesielt bra eller dårlig i europeisk sammenheng, men det er i hvert fall ikke grunnlag for å si at satsing på tog i Norge ikke er noe poeng fordi vi bor for spredt. Banene går jo der folk bor.

Gode transportløsninger på jernbane

Ofotbanen

- Ofotbanen AS – bruk vår kompetanse til din fordel
- Dedikert, fleksibel og profesjonell på transportløsninger
- Vi utfordrer tradisjonene
- Våre lokførere vil ikke skuffe deg
- Person- og godstrafikk
- Hele Skandinavia som marked

www.ofotbanen.no Tlf +47 769 23250, fax +47 769 23251

Fokus Vestfoldbanen

Politikere, arbeids- og næringsliv i Aust-Agder, Telemark og Vestfold kjemper for modernisering av den 125 år gamle Vestfoldbanetraséen.

Kjell Erik Onsrud

Halvparten av avgangene mellom Larvik og Skien er innstilt.

Samtidig med at nye motorveiparseller har blitt åpnet på E18 har trafikken med toget falt. Den veksten vi for tida ser på Vestfoldbanen er klart svakere enn på de andre IC-strekningene. Etter politikernes plan skal den nye motorveien være ført fram til grensa mellom Telemark og Vestfold i 2013.

Folkemøte i Porsgrunn

Jernbanegruppa i Grenland som består av de politiske partiene, LO, NHO, Naturvernforbundet og Grenlandskommunene inviterte til åpent møte i Folkets hus den 23. oktober om ny Eidangerforbindelse Porsgrunn - Larvik. Skal standarden på dagens bane være tipp topp er det nødvendig å bruke 300 mill. på vedlikehold de nærmeste åra. Reisetida vil likevel ikke bli konkurransedyktig med E18.

Andreas Kjær, som i denne sammenhengen representerte industrien, var møteleder og åpnet med å slå fast at målet for Jernbanegruppa er at den første dynamittsalva skal fyres av i 2008, seinest i 2009. Han viste til at årlig kommer ca 400.000 av passasjerene over Torp flyplass fra Grenland og at ca 1000 personer daglig pendler mellom Vestfold og Grenland.

NSB-sjef Einar Enger var opptatt av at Vestfoldbanen er NSBs viktigste IC-marked med ca.1,5 mill. reisende i 2005, og at banen har et betydelig potensiale. Han viste til at i Østfold, hvor det har vært investert i nye dobbeltspor, har trafikken økt med hele 40 % de siste åra. NSB ønsker seg investeringer i IC-triangelet slik at reisetida fra Oslo til Hamar, Fredrikstad og Tønsberg ikke overskrider én time.

Erik Lahnstein, politisk rådgiver for samferdselsminister Navarsete, fortalte at ministeren anser det som urealistisk at Grenland skal koples av jernbanenettet. Han la vekt på næringseffekten av en ny forbindelse og at den vil knytte Grenland tettere til Vestfold, Drammen og Oslo. Han understreket at Regjeringen har prioritert å fullføre de utbyggingene som er på gang, men at det ikke betyr at den vil flytte penger vekk fra Vestfoldbanen.

Olav Werner Ruud fra Jernbaneverket anså det viktigst for JBV å bygge opp under den veksten vi nå opplever på jernbanen og at det var viktig å peke på de riktige prosjektene slik at politikerne kan bevilge penger slik at veksten på jernbanen kan fortsette. Han mente JBV fint skal klare å håndtere et årlig investeringsnivå på 3 mrd.

Fylkesordfører Skaiaa fra Aust-Agder hadde kommet med toget, og synes det hadde vært nifst å være nesten aleine om bord mellom Larvik og Porsgrunn. Han snakket varmt for sammenkoplingen av Sørlands-og Vestfoldbanene hvor nettopp ny Eidangerforbindelse er en forutsetning.
Stortingsrepresentant Gunn Olsen (A) understreket at Telemark har prioritert ny Eidangerforbindelse høyest siden 1997.

Stortingsrepresentant Bård Hoksrud (Frp) viste til at partiet har foreslått et infrastrukturfond på 300 mrd, hvor 25 % skulle gå til jernbane.

Selv viste jeg til klimautfordringen og sa at vi i tillegg til å utvikle ny teknologi også er nødt til å prioritere kjent teknologi som vi vet gir lavere utslipp, slik som jernbanen.

Seminar i Tønsberg

Seminaret ble holdt den 18.10. Som arrangør stod «Verdiskaping i Vestfold» hvor bl.a. fylkeskommunen, kommunene og NHO står bak. Seminaret samlet ca 30 deltakere. Bl.a. var politikere, Naturvernforbundet, NSB, Jernbaneverket representert. Seminaret er en del av forberedelsene til en større konferanse som skal arrangeres i februar 2007. Fylkesordfører Tove Lisbeth Vasvik ønsket velkommen.

Bred enighet

Alle deltakerne delte fylkesordførerens frustrasjon over manglende modernisering av Vestfoldbanen. Hun viste til at i henhold til planene fra tidlig 90-tall så skulle nytt dobbeltspor stått ferdig fram til Larvik i 2005! Hun pekte på manglende finansiering som en viktig årsak, og var skuffet over at Regjeringen foreløpig ikke vil åpne for prosjektfinansiering eller privat delfinansiering(OPS). Slik finansiering ville sikret rasjonell framdrift uavhengig av nivået på de årlige bevilgningene. Jernbaneverket hevdet at dersom en utbygging hadde vært fullfinansiert på forhånd, så kunne den bli 10-15% billigere enn med årlige varierende bevilgninger. Etter Jernbaneverkets oppfatning bør et mål for moderniseringen av banen være at den tillater 20-25% kortere kjøretid enn med bil. NSB på sin side viste til at dagens trafikk fortsatt ligger 18% under toppåret 2001 da første strekning av den nye motorveien åpnet. Alle seminardeltakerne delte Verdiskapning Vestfolds målsetting for modernisering av banen som er at den skal knytte byene tettere sammen og utvide regionen, støtte opp under bystrukturen(bilen sprer den), betjene Torp flyplass og redusere veitrafikken.

Uenighet

Fylkestinget er for at prosjektet «nytt dobbeltspor Barkåker-Tønsberg» skal bygges ut først. Men flertallet er ikke lenger absolutt. Senterpartiet har snudd. Jeg gjorde rede for For Jernbanes innvendinger mot prosjektet på seminaret, og pekte på Norsk Banes utkast til Slagendalslinje som alternativ. Ulempen med Barkåker-Tønsbergprosjektet er at man ikke får ført dobbeltsporet videre fra Tønsberg st. og ut av byen på noe fornuftig vis verken økonomisk eller praktisk. Jernbaneverket innrømmer denne svakheten men fastholder likevel planen.

Krever bevilgning

Fylkes-og stortingspolitikerne fra Vestfold har i ettertid fått gjennomslag, slik at det i 2007 blir brukt penger til å klargjøre Barkåker-Tønsbergprosjektet for anleggsstart.

Statsbudsjettet 2007

Bevilgningen er omtrent så stor som Jernbaneverket klarer å nyttegjøre seg neste år. Likevel er det et stykke igjen før Soria Moria-erklæringen er innfridd. Regjeringen tar med seg et bevilgningsetterslep fra i år på rundt 800 mill. I tillegg har de lovet at mesteparten av ekstrasatsingen skal komme innen 2009, hvilket innebærer ytterligere 900 mill årlig i inneværende stortingsperiode.

Kjell Erik Onsrud

Økt vekt på fornyelse.

Det gleder oss at budsjettet er i samsvar med de innspill vi har kommet med på forhånd dvs. økt fokus på vedlikehold og fornyelse samt rasjonell framdrift på igangværende utbygginger. Vi er også glade for at el-avgifta endelig blir fjerna og at togselskapene ikke blir diskriminert i forhold til NOx-avgift på diesel.

I høring for Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité ba vi om at de midlene (81,6 mill.) som er satt av til planlegging og prosjektering blir prioritet slik at prosjektene ny Eidangerforbindelse Porsgrunn-Larvik, nytt dobbeltspor Holm-Holmestrand, nytt dobbeltspor Oslo - Ski, Gjevingåsen tunnel, nytt dobbeltspor Sandbukta-Moss samt utredning av ny jernbane Eidsvoll-Hamar sikres midler for en optimal framdrift på planprosessen. Dernest ba vi om at strekningene Moss-Såstad og Holmestrand-Nykirke ble prioritert.

For Jernbane krevde også at belønningsordningen for storbyer som prioriterer kollektivtrafikk ikke svekkes økonomisk, men opprettholdes på samme realnivå som i år. Dette innebærer at bevilgningen må økes med ca. 46 mill.

Jernbaneverket

Drift og vedlikehold

Driftsbudsjettet blir på 1 833,4 mill. kr, omtrent samme realnivå som i 2006. Av dette vil ca. 1 mrd. kr disponeres til drift av infrastrukturen (linjen og stasjonene), 160 mill. kr til drift av omformerstasjoner, 360 mill. kr til trafikkstyring og 310 mill. kr til sentral og regional administrasjon, herunder utviklingsprosjekter.

Vedlikehold

Det settes av 1 342,4 mill. kr til vedlikehold, en økning på 180,4 mill. kr eller om lag 15 % fra saldert budsjett 2006. I 2007 prioriteres oppgaver som er nødvendige for å ha en sikker og driftsstabil trafikkavvikling, samt å ivareta behovet for en raskere fornyelse av gamle anlegg. Vedlikeholdsinnsatsen foreslås fordelt med om lag 150 mill. (170) til korrektivt vedlikehold, 440 mill. (375) til forebyggende vedlikehold og 750 mill. (560) til fornyelse av anlegg. (2006-tall i parantes)

Gardermobanen

Drift og vedlikehold av denne banen er brukerfinansiert. Prisen pr. togkilometer er kr. 14,80. I tillegg betales en brukeravgift pr. flytog på Oslo S, Lillestrøm og Gardermoen

Investeringer

Regjeringen bevilger 2 219,6 mill. kr til investeringer, en økning på hele 742,6 mill. eller 50,3 % fra saldert budsjett 2006.

Lysaker st.

En del av firesporsutbygginga vest for Oslo. Stasjonen får fire spor til plattform, og utvikles som knutepunkt for bl.a. Fornebubanen. Regjeringen bevilger 325 mill. Utbyggingen er planlagt fullført i 2009.

Nytt dobbeltspor Sandvika-Lysaker

Også en del av firesporsutbygginga. Regjeringa

bevilger 490 mill. kr til oppstart av prosjektet i 2007, som planlegges ferdigstilt i 2011.

GSM-R

Regjeringa bevilger 229 mill. kr til fullføring av GSM-R-prosjektet i 2007. Dette vil gi mulighet for utfasing av eksisterende analoge togradio (SCANET).

Ganddal

Får 225 mill. Den nye godsterminalen vil gi bedre driftsforhold og erstatter den gamle inne i Stavanger. Anleggsarbeidet ble starta desember 2005 og er planlagt ferdig høsten 2007.

Stavanger-Sandnes

Det nye dobbeltsporet får 270 mill til investeringer og 30 til fornyelse. Anleggsarbeidene vil ikke starte opp for fullt før Ganddal står klar og godstogene ikke lenger kjører inn til Stavanger. Etter planen skal togene kunne begynne å kjøre på det nye sporet i 2009.

Alnabru

Får 80 mill. Kapasiteten ved godsterminalen er i dag sprengt. Alnabru skal bygges ut med ny kontainerterminal på østre del av dagens skifteområde. Prosjektet er planlagt fullført i 2008.

Brattøra

Terminalen må bygges om for framføring av Nordre avlastningsvei på E6 i Trondheim. I år går det 32 mill over jernbanebudsjettet til dette prosjektet. I 2007 vil det gå med 44 mill. Ombygginga gir vesentlig bedre adkomstforhold til terminalen med lastebil. Prinsipielt bør likevel ikke veiprosjekter gå over jernbanebudsjettet.

Fjernstyring av Nordlandsbanen

Med 15 mill. fullføres strekninga Grong-Mosjøen neste år. Arbeidet videreføres på strekninga Mosjøen-Bodø med 100 mill. Fjernstyringen gir bedre kapasitetsutnyttelse, fleksibilitet, sikkerhet, billigere drift og enklere vedlikehold. Sammen med GSM-R utbyggingen innebærer dette en betydelig modernisering av banen.

Ski st.

Får 40 mill. Pengene brukes til å klargjøre byggeplanen med sikte på anleggstart ultimo 2007. For Ski st. ble det utarbeidet en detaljplan i 2001. Manglende bevilgninger førte til at planen har ligget brakk fram til i år.

Bergen-Fløen

Prosjektet får 20 mill. og omfatter utvidelse til 1,3 km dobbeltspor fra Bergen stasjon til Fløen ved tunnelinnhogget til Ulrikkentunnelen samt fornyelse av signal- og sikringsanleggene på Bergen st. Når tiltaket er fullført vil godstogene spare 40 minutter på forenklet utkjørsel fra stasjonen.

Planlegging og prosjektering

Det er satt av 81,6 mill. kr til planlegging og grunnerverv m.v. av nye investeringsprosjekter for
2007. Se egen artikkel for nærmere omtale av prosjektene.

Sikkerhet

Får 140 mill. (60 mill. mer enn i år). Dette omfatter bl.a. tekniske barrierer mot menneskelige feilhandlinger, rassikring, sikring og sanering av planoverganger og tunnelsikkerhet.

Kapasitetsøkende tiltak

Får 80 mill. (45 mill. mer enn i år) Omfatter mindre tiltak som f.eks kryssingsporforlengelse og har til formål å øke kapasiteten på jernbanenettet spesielt med tanke på godstog.

Stasjoner og knutepunkter

Får 80 mill. (35 mill. mer enn i år) Omfatter publikumsrettede tiltak på stasjoner og knutepunkter
med vekt på sikkerhet, informasjon, tilgjengelighet for alle og annen service. Det videreføres større ombyggingstiltak på Haugenstua, Strømmen, Nationaltheatret (brannsikring), Heimdal og Mo i Rana, og det startes opp nye tiltak på Voss og Drammen. Nye sikkerhetskrav fra Jernbanetilsynet medfører foreløpig stenging av fem stoppesteder. Årsaken er at perrongene er for korte i forhold til togene. For øvrig er perrongene ved 150 andre stasjoner også for korte, men her anser Jernbaneverket at risikoen er akseptabel, og vil derfor søke dispensasjon fra forskriften. Det vil koste mellom én og to mrd. å bringe alle perrongene i samsvar med forskriften.

Andre inntekter

I 2007 antar Regjeringen at Malmtransport AS vil betale inn ca. 20,9 mill. i kjøreveisavgift på Ofotbanen, at togselskapene vil kjøpe kjørestrøm for 185,9 mill. samt betale 74,1 mill. for bruk av Gardermobanen.

Togtilbud

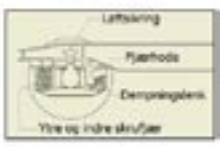
Statlig kjøp av togtilbud fra NSB og NSB anbud øker med 21,5 mill til nesten 1,6 mrd. Av disse får NSB Anbud 73 mill. Alle persontog er omfattet unntatt fjerntogene i Sørnorge. Sett i sammenheng med fjerning av el-avgiften forutsetter Regjeringen at det blir økonomisk rom for å utvide togtilbudet neste år. Det er inngått avtale med svenske myndigheter som sikrer et grenseoverskridende persontogtilbud mellom Trondheim og Östersund over Meråkerbanen fram til 2012 og over Kongsvingerbanen mellom Oslo, Karlstad og Stockholm fram til 2010. For sistnevnte tilbud skal også Hedmark fylkeskommune yte et tilskudd på 2,49 mill. årlig. På Bratsbergbanen kjøper Telemark fylkeskommune togtilbud for 11 mill. med øremerkede statlige midler.

NSB

Regjeringen regner med et utbytte på 328 mill i 2007. Samferdselsdepartementet har med utgangspunkt i kapitalverdimodellen fastsatt et avkastningskrav på 7,2% etter skatt på bokført egenkapital. Faktisk egenkapitalrentabilitet i 2005 var på 5,5%

Grenland Rail

- Teknisk konsulentvirksomhet
- Utleie av ingeniører
- Utleie av teknisk tegnere



Grenland Rail AS Sverresgate 24b, 3725 Skien
Mob 976 45 205 / 473 75 195 E-post hw@grenlandrail.no

Nye prosjekter

Gjevingåsen. *Foto Svein Sando*

Regjeringa har satt av 81,6 millioner kroner på 2007-budsjettet til nye utbygginger som ennå ikke er klare for anleggsstart. Vi har sett litt nærmere på prosjketene.

Kjell Erik Onsrud

Nytt dobbeltspor Oslo-Ski

Kapasiteten på dagens dobbeltspor er sprengt. Trafikken i rushet ligger 25 % over det som blir regna som ønskelig maksbelastning. Alt for ti år sida ble det utarbeidet planer for nytt dobbeltspor, men prosjektet havna i dødvannet pga manglende politisk interesse. Nå er interessen tilbake og oppstart av reguleringsplanarbeidet på strekningen Kolbotn – Ski nærmer seg. Det nye dobbeltsporet er tenkt ført innom Kolbotn med ny felles stasjon for både gammel og ny bane. Den nye stasjonen blir nedsenket i terrenget. Banen vil gå i tunnel både sør og nord for stasjonen. Det nye dobbeltsporet planlegges for en hastighet på 200 km/t, også gjennom Kolbotn st. Dagens stasjon ligger i ei krapp kurve og har smal midtplatform med trange underganger og trapper. Ut fra Oslo S blir hastighetsstandarden raskt 200 km/t. Ny Ski st. vil kunne passeres i 130 km/t for tog som ikke skal stoppe. Det nye dobbeltsporet blir ført helt inn til Oslo S. Først så Jernbaneverket(JBV) på en løsning med avgreining fra eksisterende bane ved Bekkelaget, men det viste seg å bli en dyrere løsning enn først antatt samt at det ville sementert en flaskehals med fortsatt kun to spor inn til Oslo S. JBV anslår reisetida på det nye sporet uten stopp til 11 min. Dagens raskeste tog bruker iflg. ruta 23 min. JBV vil legge fram en rapport for hele strekningen Ski - Oslo S i februar 2007.

Gjevingåsen tunnel

Strekningen Hommelvik - Hell er overbelastet og har linjemessig klare likhetstrekk med Larvik-Porsgrunn på Vestfoldbanen. Her er det svingete og derav høyt vedlikeholdsbehov, lav kjørehastighet og rasfarlig. Ny tunnel er planlagt for enkeltspor med kryssingspor ved innkjørselen i begge ender. Reguleringsplanen er ferdig godkjent, og det er satt av fem mill. til utarbeidelse av byggeplan i 2007. I 2008 trengs det en bevilgning på 40-50 mill. for å kunne starte anleggsarbeidene.

Ny Eidangerforbindelse

Her foreligger det ferdig reguleringsplan på Porsgrunnsida. Det skyldes at Grenlandskommunene i sin tid bevilga 10 mill. fra sitt næringsfond til planprosessen. I Larvik foreligger det godkjent kommunedelplan for traséen. JBV utarbeider nå en detaljplan som siden skal ut på høring. I planene legges det til rette for seinere bygging av dobbeltspor uten for stor forstyrrelse av togtrafikken. Anleggsarbeidene bør kunne komme i gang i 2009. Nye bane vil kutte reisetida med 2/3 eller 20 min. slik at NSB igjen vil betjene Grenland med alle tog. Uten Grenland med

Oslo Ski sprengt kapasitet.

sine 100.000 innbyggere som en del av markedsgrunnlaget for Vestfoldbanen blir begrunnelsen for dobbeltspor på banen for øvrig klart svekket.

Nytt dobbeltspor Eidsvoll – Hamar

I 2002 la Jernbaneverket fram en utviklingsstrategi som sitt innspill til fylkesdelplanen for transportkorridoren Gardermoen – Mjøsbyene hvor også ny motorvei inngår.

I mai 2006 fastsatt Samferdselsdepartementet et planprogram for arbeidet med kommunedelplaner for dobbeltspor og motorvei på strekningen mellom Eidsvoll og Sørli. Departementet tok ikke hensyn til Eidsvoll kommunes innspill om en lang tunnel på strekningen Langset - Ørbekk - Korslund. Foreløpig kommer derfor ikke prosessen videre sjølv om JBV er klar til å oversende sitt materiale til kommunene langs banen. Eidsvoll kommune har hatt et møte med departementet, men endelig avgjørelse er ikke tatt.

Motorveien Gardermoen-Kolomoen ligger allerede inne i transportplanens første periode og omfattes derfor ikke av de nye kravene til behovsvurderning (KS 1). For Jernbanen er en KS 1-prosess i gang. Foreløpig er det konkludert med at det er behov for å øke både kapasiteten og tillatt hastighet på strekningen. Strategien JBV jobber etter er en parsellvis utbygging med sammenhengende dobbeltspor for inntil 200 km/t som endelig mål. Utbygging i strandsona langs dagens trasé er omstridt både med tanke på naturinngrep(også E6) og ikke konkurransedyktige reisetider. Norsk Bane har utarbeidet et konseptforslag til helt ny trase mellom Råholt og Stange lenger inn i landet og for hastighet inntil 270 km/t. Jernbaneverket vil ta med dette alternativet dersom Samferdselsdepartementet ber om det. JBV har foreløpig ikke gjort reisetidsvurderinger av de to alternativene. Videre i KS1 arbeidet skal det utarbeides en kostnytteanalyse. JBV vil ha en tidligfasevurdering klar i februar. Denne skal så kvalitetssikres av eksterne konsulenter som vil avgi sin rapport i mai-juni 2007.

Holm-Holmestrand

Hovedplan og kommuneplan for strekningen Holm-Holmestrand-Nykirke er ferdig. Byggestart bør være mulig i 2009. Holmestrand st. planlegges med forbikjøringsspor for tog som ikke skal stoppe. Dagens spor er svingete og gir lav hastighet. Prosjketet bygger videre på eksisterende dobbeltspor nord i Vestfold. Med to nye spor helt fram til Nykirke vil dagens kryssing på Barkåker flyttes til Tønsberg hvor begge tog likevel skal stoppe. Bygges dobbeltsporet videre til Skoppum vil det bli mulig med halvtimesavganger Oslo-Tønsberg og vesentlig kortere reisetid.

Nytt dobbeltspor Sandbukta – Moss st.

Dobbeltsporet fra Oslo S slutter i dag 3 km nord for Moss st. Arbeidet med å lage hovedplan for strekningen er nå i gang. Prosjektet vil fjerne en liten flaskehals, forenkle vending av lokaltog i Moss, gjøre det enklere for Petterson Papirfabrikk å ta imot tømmertog samt legge til rette for at toget også kan brukes for utsendelse av ferdige produkter. I dag skjer denne transporten kun med bil og båt. I tillegg får Moss ny stasjon. Tidligere planer la til rette for en hastighet gjennom stasjonen på 80 km/t. Nå jobbes det for å klare 100 eller kanskje 130 for tog som ikke skal stoppe. Full nytte av prosjektet med tanke på kortere reisetider og flere avganger oppnås ikke før også strekningen Moss-Fredrikstad er modernisert. Sør for Moss ser Jernbaneverket for seg to løsninger. Enten beholdes dagens spor som sørgående spor mens nytt nordgående spor legges i en kort tunnel (700 m) eller begge spor legges langtunnel som da må ha to løp.

Høyfartsutredningen
- utredning til besvær

22. november la de tyske konsulentene med Verkehrwissenschaftliches Institut og Intraplan i spissen fram sine anbefalinger. 17. juli ble de tildelt oppdraget med å utrede om det er samfunnsmessig interessant med høyfartsbaner i Norge av Jernbaneverket. Konsulentene fant ut at trafikkgrunnlaget på flere strekninger, spesielt kombinert med hverandre, er såpass stort at det kan være interessant med høyfartstog, og anbefalte å se nærmere på strekningene Oslo-Trondheim og Oslo-Göteborg.

Vi har imidlertid flere innvendinger til rapporten. Formålet og problemstillingene i oppdraget til de tyske konsulentene har vært uklart. Oppdraget tar ikke hensyn til norsk næringslivs behov for å overkomme avstandsulempen. Analysen av nytte og kostnader er for generell. De eneste referansene de tyske konsulentene har fått fra Jernbaneverket er to rapporter som konkluderer negativt til tross for at de er belemret med klare faglige svakheter. Utredningen har disponert ei økonomisk ramme på 2,2 mill. Vi stiller sp.m. ved om det i det hele tatt er mulig å utarbeide et forsvarlig beslutningsgrunnlag for Stortinget for den summen. Til sammenlikning utredes ny Tromsbane (180 km) for 8,5 mill.

Vi stiller spørsmål ved valget av strekninger for nærmere utredning. Det synes som det er lagt større vekt på mulige byggekostnader enn markedspotensiale. Linjeføring via Østerdalen til Trondheim mister markedet i Gudbrandsdalen/Lillehammer samt Møre. Flytrafikken Oslo-Mørebyene representerte i 2005 800.000 passasjerer, Oslo-Trondheim var ca.1,4 mill. passasjerer. Mot Göteborg er det lite flytrafikk. Flytrafikkmarked av en viss størrelse er et kriterium for å bygge høyfartsbaner. Mot Malmö/København/Hamburg derimot er det et flymarked, og her har vi forbindelsen med kontinentet. Dette aspektet er ikke nevnt i rapporten. Derimot er det en betydelig godstrafikk på E6 gjennom Bohuslän og Østfold. Mye av dette kunne gått med tog, men det fordrer ingen høyfartsbane. Vi synes det er meget beklagelig at ikke miljøkonsekvensene er trukket inn i utredningen. Hvilken verdi i et samfunnsøkonomisk perspektiv har en slik utredning da? Rapporten hevder også at gods og høyfartsbane ikke lar seg kombinere uten å gi noen god begrunnelse. I Norge foreligger det to konkrete utkast til høyfartsbaner i Norge; Haukelinettet og Høyhastighetsringen som med noen unntak dekker det samme markedet. Utrederne har ikke vurdert disse utkastene. På Stortinget er det et solid flertall for å få utredet høyfartsbane i Sør-Norge i området Oslo-Bergen-Stavanger-Kristiansand. Når også de tyske utrederne peker på at her finner man det suverent største markedet for flyreiser i Norge bør en videre utredning etter vår oppfatning som et første trinn ta for seg dette området.

Fem på toget

For Jernbane har vore på Oslo S og spurd folk om dei kjenner til Regjeringa sitt framlegg til jernbaneløyvingar i 2007 og Høgre sitt framlegg om ein høgfartsring for tog i Sørnorge.

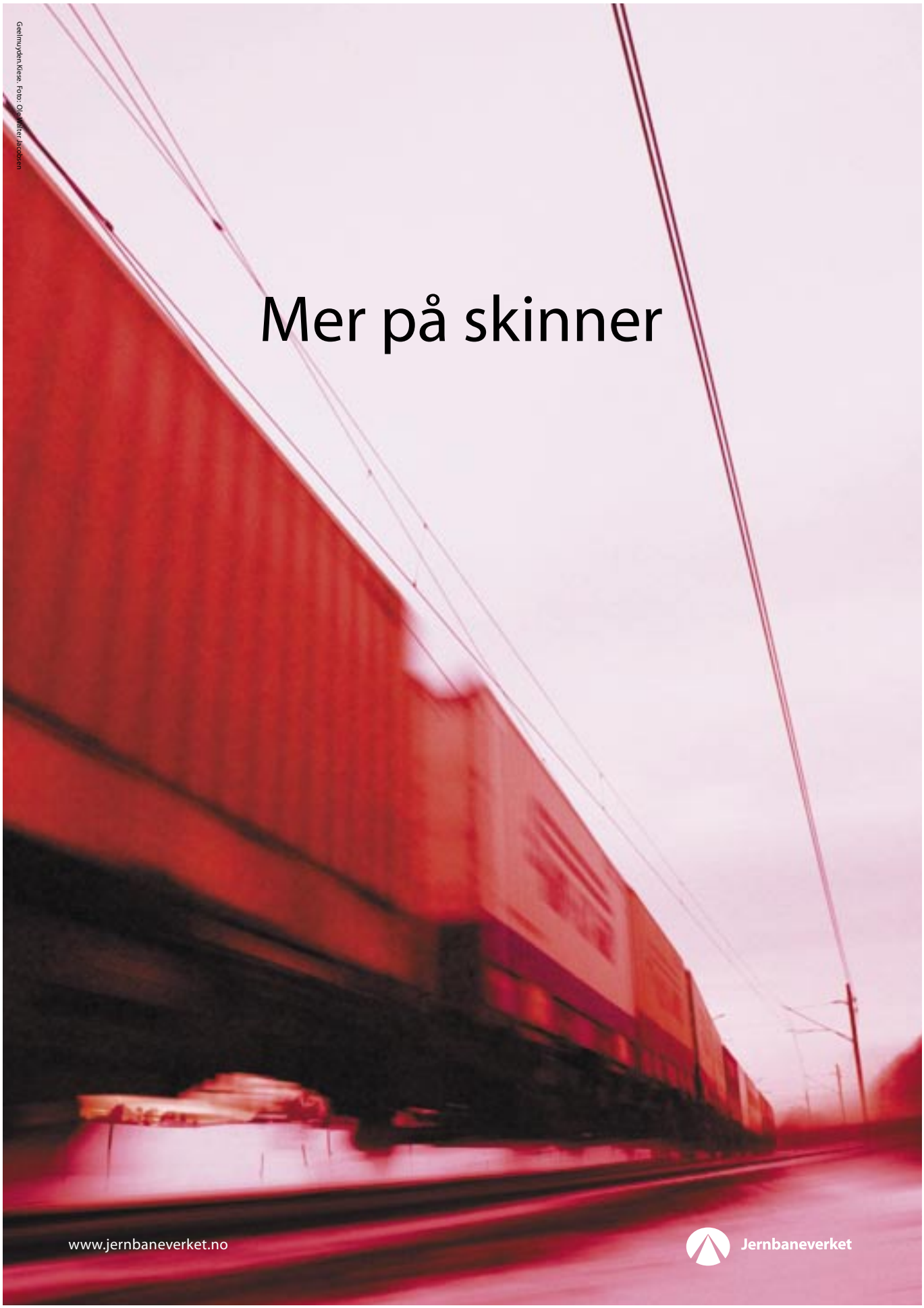
Roy André
Han bur på Movatn og reiser til Oslo kvar vekedag, eventuelt også i helgene. Han abonnerar fast på månadskort, og har korkje bil eller sykkel. Jernbaneløyvingar, Høgfartsring og For Jernbane har han ikkje høyrd om tidlegare.

Sara
Ho skal heim til Brandbu. Ho kjem med tog frå Gardermoen og byttar til Gjøviktoget på Oslo S. Frå Jaren vert ho henta med bil. Sara får studentrabatt, og reiser kollektivt ca. ein gong i veka. Sykkel eller bil har ho ikkje, og kjenner ikkje til statsbudsjettet, Høgfartsringen eller For Jernbane.

Øyvind
Eg treffer han i lag med kameratane sine. Dei kom med toget frå Jaren. Frå Brandbu til Jaren st. vart dei køyrd med bil. Øyvind reiser kollektivt fleire gonger i veka, oftast når han skal besøke kjærasten. Han har sykkel men ikkje bil. Han veit ikkje kva jernbanebudsjettet går ut på. Han har høyrd om Høgfartsringen, men ikkje om For Jernbane.

Jan Tore
To dagar i veka jobbar han i Oslo. No venter han på rute 450 som skal ta han heim til Kongsberg. Til og frå stasjonane har han gangavstand. Han eig bil, sykkel og kundekort hjå NSB. Høgfartsringen har han høyrd om og er spesielt opptatt av Numedalslina over Kongsberg. – med den kjem eg snøggare til og frå jobb i Oslo, smiler han. Han har óg høyrd om framlegget til jernbaneløyvingar, men ikkje om For Jernbane.

Kjell
Han reiser kollektivt kvar dag og har månadskort. Kjell skal heim til Høvik. No som han ikkje går på skule i Oslo lenger blir det meir sjeldan at han tek toget. Han disponerer bil. Han kjenner korkje Regjeringa sitt framlegg til jernbaneløyvingar, Høgfartsringen eller For Jernbane, men han synest Høgfartstog verkar interessant.


Geelmuyden.Kiese. Foto: Olaf Ytter Jacobsen
Mer på skinner
www.jernbaneverket.no
Jernbaneverket

PORTO BETALT
VED
INNLEVERINGA
P.P.
NORGE/NOREG

B-PostAbonnement

RETURADRESSE:
FJ
P.b. 3455, Bjølsen
0406 Oslo

Bli medlem av For Jernbane!

Medlemmene gjør det mulig for oss å holde et våkent øye med norsk jernbanepolitikk.

Støtt vårt arbeid for at mer av transporten i Norge og mellom Norge, Norden og Europa skal gå med jernbane.

Vårt hovedmål er en mer bærekraftig og konkurransedyktig transportsektor gjennom en raskere modernisering og utbygging av jernbanenettet.

Som medlem mottar du fire nr. av medlemsbladet i året, og du får kjøpt Rutebok for Norge til medlemspris.

Innmelding: www.jernbane.no

Eller skriv til For Jernbane, Pb. 3455 Bjølsen, 0406 OSLO

Hovedmedlemskap kr 170

Miljø og Veiservice A/S

Vi leverer følgende tjenester:

- **Railvac** ballastsugere montert på jernbanevogn M/egen fremdrift
- Pukkvogner m/transportbånd utlasting inntil 7m fra spormidt
- Unimog trekkraft
- Matisa pakkmaskin
- Diverse banerep. utstyr

Miljø & Veiservice AS
Sverresgate 24 b, 3725 Skien
Tlf: 35 52 01 35 - Mob:916 74 374
Firmapost@mvs.as – www.mvs.as