For Jernbane

Tidsskrift utgitt av For Jernbane *26. årgang* *Nr. 1 - 2007*

Investér for framtida

Mer på skinner!

Jernbaneverket

Ansvarlig redaktør: Kjell Erik Onsrud
Layout/trykk: Aktuell, Oslo
Opplag: 850

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 **18. mai 2007**.

For Jernbane
1-2007

INNHOLD

4 Tale
6 Investér for framtida
9 Høyfartsbaner i Norge?
10 Eit klimavennleg Norge
12 Jernbane mot fly
15 Gjenåpna
16 Øke trafikken på Vestfoldbanen

Årsmøte og seminar den 11. mai

Årsmøtet blir avholdt fredag 11. mai på Sandermosen stasjon på Gjøvikbanen. Ta Jaren-toget 17.47 fra Oslo S eller Oslo-toget 17.29 fra Hakadal .
Forslag til årsmøtet bes fremmet innen fredag 4.mai.

Foreliggende forslag:
-øke kontigentene for 2008 med kr. 10
-endre organisasjonens logo
Årsmøtet avsluttes med uformelt samvær.

Ta stasjonene i bruk!
Dette halvdagseminaret fokuserer på hvordan stasjonsbygninger som ikke er aktuelle som ordinære næringslokaler kan tas i bruk til formål som kan bidra til at flere velger toget som transportmiddel.
Se www.jernbane.no for nærmere program.
Seminaret avholdes 11. mai på Sandermosen stasjon, før årsmøtet. Ta Jaren-toget 11.47 fra Oslo S eller 09.37 toget fra Gjøvik (bytt til Jaren-toget på Oslo S).
Deltakelsen er gratis, men forutsetter BINDENDE PÅMELDING; post@jernbane.no eller FJ PB 3455 Bjølsen, 0406 OSLO.
Det blir salg av enkel mat; varm eller kald samt drikke. Det er tillatt å ta med egen mat.

Romsdalshorn stasjon. *Foto: Leif Jonny Olestad.*

Leder

Klima, klima, klima og klima

Jeg kan ikke se at vi står overfor noen viktigere overordna utfordring enn vår plikt til å bremse den globale oppvarminga for egen framtid og for kommende generasjoner. FNs Klimapanel (IPCC) har med 90 % sikkerhet slått fast at temperaturøkninga skyldes menneskeskapte utslipp, altså så sikker som en forsker noen gang vil være i en rapport. IPCC skriver at naturen og økosystemet allerede er påvirka av økte temperaturer.

– Da er det for seint å gjøre noe, tenker kanskje du. Men der tar du feil. Det er fortsatt et spørsmål om hvor mye temperaturen skal øke og hvor lenge det skal vare. Men, da må kursen dreies NÅ, ikke til neste år eller neste transportplan eller…..

Formålet med For Jernbane er nettopp å bidra til et bedre totalmiljø ved at mer transport overføres til jernbanen. Bedre konkurranseevne vil vi også oppnå, og der får vi støtte av Sternrapporten som slår fast at verdensøkonomien vil bli strekt skadelidende med økte temperaturer.

Nesten alt vi mennesker foretar oss er naturinngrep. Vi er avhengig av det for å overleve. Men siden vi lever i et biologisk system som ikke er ubegrensa, så er vi pokka nødt til å legge langt større vekt på de mindre inngripende løsningene enn det vi gjør i dag. Jernbanen er et slikt ressursvennlig system dersom politikerne legger opp til at den får høy utnyttelse. Etter vårt syn skal jernbanen være som tjukke «breidbåndskabler» med høy fart og kapasitet i landets tungt trafikkerte transportkorridorer mellom storbyene, landsdelene og til utlandet. Skal jernbanen få utbyggingsressurser, passasjerer og gods nok må den prioriteres foran flere rullebaner, flere filer og nye motorveier. Med økte priser på CO2-utslipp kan vi risikere feilinvesteringer i milliardklassen. Ingen kan med sikkerhet si når alternative teknologier for veitrafikk blir tilgjengelig til en akseptabel kostnad. Skinne-gående transport derimot er en moden teknologi som det kan implementeres mer av straks.

Utdrag frå samferdsleministeren sin tale til årets Jernbaneforum

Ministeren sjølv vart forhindra i å delta. Talen vart difor framført av statssekretær Steinulf Tungesvik. Her følgjer eit utdrag;

Ministeren slo fast at Regjeringa er godt i gang med å innfri løftet om ein årleg ekstramilliard til både jernbane og veg i Soria Moria-erklæringa. Regjeringa legg opp til å vidareføre satsinga både i 2008 og 2009.

Godstransportpolitikk

I 2007-budsjettet satt Regjeringa av om lag 450 millionar kroner til tiltak og prosjekt med særleg nytte for godstransporten. Dette omfattar mellom anna løyvingar til ny godsterminal på Ganddal i Rogaland, ombygging av Alnabru godsterminal i Oslo og dobbeltspor Bergen-Fløen, nye og forlenga kryssingsspor. Fritaket for el-avgift for transport på bane svarer til om lag 17 millionar kroner på årsbasis. Ministeren er merksam på den strekt aukande godstransporten på jernbanen, og at manglande kapasitet kan snart kome til å hemme vidare vekst. Difor satsar regjeringa på kryssingsspor og auka terminalkapasitet. Ministeren oppfordra jernbane- og transportbransjen til å gje innspel til utforming av godstransportpolitikken i Nasjonal transportplan 2010-2019.

Høgfartsutgreiinga

På eit seminar i Oslo i november 2006 tilrådde dei tyske konsulentene å gå vidare med ei grundigare utgreiing av to strekningar; Oslo – Trondheim via Østerdalen og Oslo – Gøteborg. Etter dei innspela som har kome frå ulike hald har Samferdselsdepartementet, i samråd med Jernbaneverket, i tillegg valt å gå vidare med ei utgreiing av høgfartsbanar i SørVestNorge i ei fase 3 av utgreiingsarbeidet. Tilleggsutgreiinga er lagt opp slik at ho både dekkjer Haukelibanen og Høgfartsringen.

På grunn av tillegget til utgreiinga vil det bli arbeidd delvis parallelt både med fase 2 og 3 med sikte på endeleg ferdigstilling først i september i år. Om det er naudsynt, vil det òg bli gjort ein fjerde utgreiingsfase, der ein vil gjere meir detaljerte studiar av eit eller fleire traséalternativ.

Etter at utgreiingsarbeidet er ferdig, vil det bli gjennomført ein brei høyringsrunde og eit nytt seminar, slik at alle skal få høve til å gi innspel. Regjeringa er oppteken av å få avklart spørsmålet på ein så god måte som mogleg, gjennom ein open prosess.

Statleg kjøp av persontransporttenester

Samferdselsdepartementet har i 2006 forhandla fram ei ny 4-årig rammeavtale med NSB. Den økonomiske ramma for avtala er i overkant av 1,5 milliardar kroner per år. Rammeavtala om kjøp av persontransport med jernbane inneheld ein vesentleg auke i togtilbodet i løpet av avtaleperioden. Føresetnaden om ein vesentleg vekst i det samla rutetilbodet bygger på at inga rutestrekning skal få reduksjon i dagens rutetilbod. Setekapasiteten skal oppretthaldast eller aukast på alle strekningar.

Dei største betringane i tilbodet kjem i det folketunge Austlandsområdet. Samferdselsdepartementet har vore oppteken av at togtilbodet skal framstå som påliteleg og lett forståeleg for passasjerane, og at toget skal kunne utgjere stammen i kollektivtransporten gjennom eit kapasitetssterkt tilbod. Det er vidare lagt vekt på å styrkje togtilbodet der det gir samfunnsøkonomiske fordelar. Dette inneber mellom anna kjøp av auka kapasitet i og utanfor rushtidene i og omkring Oslo og auka kapasitet i InterCity-trafikken (mellom anna Oslo – Halden). Til dømes blir det gradvis sett inn ekstra vogner på eksisterande avgangar i nærtrafikken rundt Oslo slik at det blir langt fleire sitteplassar i rush i hovudstadsområdet.

I løpet rammeavtaleperioden vil vi kunne produsere i overkant av 2000 seter meir i rushtida enn det vi har i dag. Det er vidare lagt vekt på å tette "hol" i rutetabellen, slik at rutemønsteret blir enda enklare for kundane å forhalde seg til. Togtilbodet på dagtid mellom Oslo og Kristiansand blir og tatt inn i kjøpsordninga. Dette gjer togtilbodet på Sørlandsbanen føreseieleg.

Forbetringane i togtilbodet er planlagt gjennomført frå 2008. Det har vore ein kraftig auke i utgiftene til statleg kjøp av togtransporttenester i dei siste åra. Avtalen inneber ein gradvis auke av rutetilbodet på heile 15 prosent (målt i tal på togkilometer) innanfor det same økonomiske nivået.

Ministeren er oppteken av at NSB skal ha eit aktivt samarbeid med regionale styresmakter for å utvikle eit best mogleg samanhengjande regionalt kollektivtilbod. I avtala er det difor mellom anna slått fast at NSB skal ha regionale program som gjer at selskapet gjennom si verksemd skal vere til stades på lokalt plan og at NSB skal delta aktivt i

Liv Signe Navarseter og Sveriges infrastrukturminister Åsa Torstensson.
Foto: Erik Hardeng

Stor trafikk på Alnabru Godsterminal.

utviklinga av den enkelte region. Regionane skal inviterast til ein aktiv dialog om korleis togtilbodet kan utviklast og dei skal settast i betre stand til å vurdere konkrete og strategiske val for utviklinga av transportilbodet i sine område.

Frå og med ruteendringa frå januar i år, kan ein igjen reise med persontog mellom Oslo og Stockholm. I tillegg til fire daglege avgangar mellom Stockholm og Oslo, får vi – på begge sider av grensa – eit langt betre regionalt og lokalt togtilbod. På norsk side vil talet på avgangar mellom Kongsvinger og Oslo bli nesten dobla med ei auke frå fem til ni avgangar.

Det nye togtilbodet er lagt godt til rette for dei som reiser regionalt. Så mange som 15 000 nordmenn og svenskar pendlar kvar dag over den norsk-svenske grensa. 33 000 svenskar og nordmenn har arbeid i nabolandet. Samstundes kryssar 28 000 menneske den same grensa i personbil.

Universell utforming

Det har også vore sterkt fokus på tilgjenge i samband med utbygginga av nye Lysaker stasjon. Den nye Lysaker stasjon vert på alle måtar betre enn den gamle - ikkje minst for reisande med ulike behov. Dette var ei av dei første sakene ministeren greip fatt i då ho kom inn i Samferdselsdepartementet. Ministeren fortalde at dei gjorde ei reell vurdering av om prosjektet skulle stoppast og planlegginga starte på nytt. Den nye politiske leiinga konstaterte at førre regjering på eit tidlegare tidspunkt hadde konkludert med ikkje å gjera endringar men å fokusera på avbøtande tiltak. Etter regjeringsskiftet var prosjektet kome så langt at det ville ført til fleire hundre millionar kroner i auka kost-nader og fleire års forsinking i utbygginga av vestkorridoren. Avgjera blei difor å gå vidare innafor ramma av dei eksisterande planane, men å gjennomføre tiltak som i størst mogleg grad avbøter ulempene som følgjer av at stasjonen ligg i kurve. Første del av den nye Lysaker stasjon (spor 1 og 2) vil bli teken i bruk til sommaren - heile stasjonen skal stå ferdig i 2009.

Ministeren nemnde og NSB sine planar for kjøp av nytt materiell; om lag 50 nye togsett i 2010/2011 og ytterlegare 50 omkring 2018. Endelig avgjerd om dette vil venteleg ikkje bli teken før seint i år eller neste år. Det er derfor framleis nok tid til å påverke tekniske løysingar knytt til tilgjenge, særlig sidan NSB i høve til rammeavtala om statleg kjøp av persontransporttenester som nyleg er framforhandla, pliktar å leggje fram forhold som er relevante for universell utforming for «Kontaktgruppa for funksjonshemma på tog» og innhente gruppa si vurdering før større investeringsavgjerder om nytt rullande materiell vert tekne. NSB må vidare leggje fram analyser av mellom anna kva grad materiellet er tilgjengelig for alle brukargrupper for departementet før ein tek eventuelle avgjerd om investeringar.

For alle større oppgraderingar av eksisterande materiell innafor rammeavtala er det utarbeidd konkrete planar for tilgjengetiltak for om lag 100 millionar kroner. Desse oppgraderingane vil gi same tilgjenge som på toga på Gjøvikbanen.

Parkering

Ved stasjonar som ligg i større tettstader/byar med stor pendlaraktivitet er etterspurnaden etter innfartsparkeringsplassar stor. Dette gjeld ikkje minst i Akershus der det dei siste åra har blitt bygd nye parkeringsplassar på ei rekkje stasjonar. Grunnen til at Akershus har vore høgt prioritert i denne samanheng, er både at det er her behovet er størst og at Jernbaneverket har fått eigne midlar frå Oslopakke 2 til desse tiltaka.

Ved Asker stasjon planlegg Jernbaneverket eit prøveprosjekt som går ut på å kunne informere trafikantar om forventa reisetider, tilgjengelege parkeringsplassar og aktuelle togavgangar. Bilistane kan dermed gjere eit val ut frå denne informasjonen, kombinert med eit attraktivt pristilbod på parkering og tog samanlikna med bil heile vegen til Oslo sentrum.

Vintervedlikehald – og konsekvensar av endra klima

Departementet har bede Jernbaneverket sette i gang omfattande kartleggingar av både rasfare og moglege konsekvensar for jernbanen av endra klima. Jernbaneverket melder om at dette arbeidet er godt i gang. Jernbaneverket ligg òg langt framme på bruk av vêrdata og trinnvis beredskap ved ekstremvêr, og har innleia samarbeid med både Meteorologisk institutt, NVE, Bioforsk og Statens vegvesen med sikte på utvikling og utbygging av målestasjonar og varslingssystem for vêrdata. Dessutan er det oppretta eit eige rasutval for å samordne arbeidet med å redusere konse-kvensane av uønska hendingar og skred.

Investér for framtida

For Jernbane er i hovedsak enig i de tiltak og investeringer Jernbaneverket(JBV) har foreslått i sin stamnettutredning for åra fram mot 2040. Ambisjonsnivået er imidlertid for lavt. Norske politikerne bør ikke være tilfredse med en investeringsstrategi for de kommende 33 åra som kun opprettholder jernbanens konkurranseevne på dagens nivå.

Investeringene i jernbanenettet bør etter vår oppfatning ligge på minst 5 milliarder kroner årlig i gjennomsnitt i kommende NTP-periode. For en raskere og mer helhetlig utbygging bør en større del av investeringene organiseres i fullfinansierte prosjekter.

Transporten av både gods og passasjerer mellom storbyene og landsdelene samt til og fra utlandet har et stort og økende omfang. Det er i disse transportkorridorene at Norge trenger jernbanen for rask, sikker og bærekraftig transport av både personer og gods.

Felles utfordringer

Folketallet i Norge er økende, samtidig foregår det hele tida en innflytting til byene. I tillegg har vi en høy kjøpekraft som også forventes å øke.

Sammenlagt fører dette til økt press lokalt på luftkvalitet, areal, støy, trafikksikkerhet og fremkommelighet.

For norsk næringsliv er et høyt innenlandsk kostnadsnivå og lange fraktavstander en utfordring.

Økt transport bidrar til økt global oppvarming. Forskerne tilknyttet FNs klimapanél er mer samstemte og sikre enn noen sinne på at det er menneskeskapte utslipp av klimagasser som fører til oppvarmingen av havet og atmosfæren.

Gjennomsnittsvekta i befolkningen øker som følge av en stadig mer stillesittende livsstil og et kosthold med for mye sukker og fett.

Jernbanen som en del av løsningen

De nevnte utfordringene lar seg ikke løse med et enkelt tiltak. Imidlertid berører Jernbanen dem alle, og bør være en naturlig del av svaret.

Jernbanen er arealeffektiv. Den kan frakte dobbelt så mange passasjerer som en firefelts motorvei på under halvparten av arealet. Inkludert plass til å rygge trengs det bortimot 30 kvadratmeter for å parkere en personbil. I tillegg til parkering hjemme trenger du det på jobben, butikken, barnehagen, hos venner osv. Tusenvis av mål kan frigjøres til andre viktige formål dersom politikerne legger til rette for at flere reiser kollektivt.

Fremkommeligheten for varetransporter, håndverkere og utrykningskjøretøy vil bli merkbart bedre dersom flere «matpakkekjørere» kan reise kollektivt. I Oslo/Akershus-området med over en million innbyggere er gjennomsnittsfarten på veiene i rush

typisk 42 km/t. Med økt kollektivtilbud vil enda et fullt seksvogners lokaltog frigjøre ca. 13 km veibane!

Jernbane/bybane er velprøvd teknologi som det relativt raskt kan bygges ut mer av. Skinnegående trafikk er velegnet for elektrisk drift. Strømmen kan produseres fra fornybare kilder som vann og vind med minimale klimagassutslipp. Overføringstapet i kjøreledningen er lavt, og el-motoren har vesentilg høyere virkningsgrad enn bensin/dieselmotoren. Ved oppbremsing mater tog og trikker strøm tilbake til kjøreledningen.

Mens veitrafikken øker den sammenlagte støyplagen i Norge, er støyplagen fra jernbanen halvert siden 1999.

Skinnegående transport er vesentlig sikrere enn veitransport. Dette skyldes sentral trafikkstyring- og overvåking og at trafikken går på skinner. TØI har regna ut at CargoNet sin transportvirksomhet ville krevd 20 flere liv i året dersom trafikken hadde gått med trailer på vei. Spart tungtrafikk på vei bør óg bety en del for Vegvesenets vedlikeholdskostnader og veiens kvalitet da en trailer sliter flere tusen ganger mer på veien enn en personbil.

Intet transportmiddel har potensial til korte ned reisetidene like mye som jernbanen. Allerede i dag kjører flytoget de knapt 48 kilometerne Oslo-Gardermoen på 11 minutter. Etter ytterligere én time kunne toget vært på Lillehammer. Dersom både transporttid og kostnader er viktig, er det kun jernbanen som i stort monn kan bidra til å overkomme avstandsulempene for norsk næringsliv med lange frakter både innenlands og til eksportmarkedene i Norden og på kontinentet. Internasjonale handelspolitiske avtaler hindrer direkte subsidier til næringslivet, men ikke støtte i form av utbygging og drift av jernbane. EU står for en storstilet satsing på jernbane med offentlige midler.

Kollektivreiser kombineres gjerne med sykling eller gåing til stasjonen. Forskerne har funnet ut at det ligger en stor helsegevinst i daglig fysisk aktivitet tilsvarende minst ½ times gange hver dag. Det krever mindre planlegging og tiltak å nå dette nivået dersom man går/sykler som en del av dagens gjøremål enn om man kjører bil og tar heisen opp fra kjellergarasjen.

Ras

Klimaendringene fører til mer ras og svikt i grunnen. Derfor må bevilgninger til kartlegging av rasfare og sikring mot ras prioriteres BÅDE for jernbane og vei. Ved revidert nasjonalbudsjett 2006 fikk Vegvesenet kompensasjon for økte utgifter som en følge av ras og ekstremvær. Jernbaneverket hadde også uforutsette utgifter ifm. det samme uværet, men fikk ikke noe ekstra fra de rød-grønne.

Gods

Transportert godsmengde med jernbanen har vist en gledelig økning de siste åra. Jern-baneverket legger til grunn en strategi om at jernbanen skal kunne takle en tredobling av godstransportene fram til 2040. Vi vil utvide dette målet til at jernbanen bør stå for til-nærmet 100 % av alle langtransporter over land, medregnet grenseoverskridende trafikk.

Vi savner en strategi for at jernbanen også skal dekke mer av underveismarkedet mellom de store terminalene. Lokalt jobbes det for dette i Gudbrandsdalen og i Grenland. Det finnes systemer for horisontal overføring av kontainere under kjøreledningen(uten bruk av kraner). Systemene kan gjøres helautomatiske.

Elektrifisering

Vi støtter en strategi for elektrifisering av hele jernbanenettet ut fra betraktninger om etterspørsel, miljø og driftsøkonomi.

Bergensbanen

Muligheten for å forlenge Bergensbanen til Flesland, jf. NSBs planer bør utredes. Avgjørelsen om Ringeriksbanen bør vente til konklusjonen fra høyfartsutredningen foreligger. Det er uheldig at Ringeriksbanen vil skyve Bergensbanen bort fra knutepunktet og befolkningstyngdepunktet Drammen/Eiker.

Raumabanen

Tungtrafikken gjennom Romsdalen på vei er betydelig. Likeså flytrafikken mellom Mørebyene og Oslo (ca 800.000 pass./år). I strategien for Raumabanen etterlyser vi en analyse av hva man kan oppnå med å føre banen fram til Ålesund.

Gjøvikbanen

Kapasiteten på den sørlige delen er sprengt. Mulighetene for utbygging langs eksisterende trase møter på hindre som tett bebyggelse og landskapsvernområde. Vi etterlyser vurderinger av ny trasé gjennom nedre deler av Nittedal i tunnel med avgreining fra Hovedbanen.

Østfoldbanen

Utbyggingsplanene for nytt dobbeltspor Oslo - Ski er 10 år forsinka og sporkapasiteten er sprengt. Det er viktig at den nye banen utformes med tanke på høyest mulig utnyttelsesgrad og konkurransedyktige reisetider da det her er et stort potensial for overført trafikk fra vei. Utbyggingsstrategien for strekningen Sandbukta (nord for Moss) - Kornsjø bør vurderes. Flere og lengre kryssingsspor vil relativt raskt og billig øke kapasiteten på hele banen. Velges strategien med å bygge dobbeltspor videre sørover fra Sandbukta vil ikke flaskehalsene være borte før dobbeltsporet har nådd Halden. Vi savner også en analyse av potensialet ved en sammenkopling mellom Østfoldbanen og Bohusbanan som er korteste trasé mellom Oslo og Göteborg.

Dovrebanen

For å skaffe jernbanen et konkurransemessig fortrinn krever vi at det utredes et østlig alternativ for ny bane mellom Eidsvoll og Hamar for høy fart. Jernbanen må prioriteres foran E6.

Nord-Norge

Vi etterlyser en vurdering av Tromsbanen og Kirkenesbanen. I samband med økende petroleumsvirksomhet i nord vil behovet for godstransport øke, hvilket styrker grunnlaget for nye jernbaner i Nord-Norge.

Tromsbanen vil gi uovertruffent raskest og billigst frakt av sjømat og andre eksportartikler til Sør-Norge, Sverige og kontinentet. Banen vil kunne spille en viktig rolle i forhold til turisme og for å knytte kontakt mellom Tromsø og de større byene i Nord-Sverige.

Vossloh.

Neste og siste stasjon – Gulskogen!

Rolf Longva

Undertegnede, bosatt på Kongsberg (av enkelte kalt Norges teknologihovedstad), skal fra tid til annen til Oslo i ettermiddagsmøte. Etter at NSB innførte timesavganger med stive ruter, har toget for meg vært det klart foretrukne transportmiddelet. Med avreise fra Kongsberg kl 1550 rekker jeg fint møtene som gjerne starter kl 1730. Togene tilbake går fra Oslo S 17 min. over hver hele time. Så langt er alt vel og bra.

Men dersom møtet trekker noe ut, slik at jeg ikke rekker 2017-toget fra Oslo, må jeg vente til kl 2217 før jeg kan starte hjemturen. Med gangtid fra stasjonen er jeg hjemme først ved midnatt.

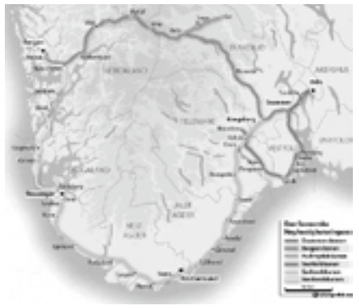
Men hva med 2117-toget, man reklamerer jo med timesavganger? Jo visst går det et tog på dette tidspunkt, men NSB synes det får holde at dette kjører kun til Gulskogen, nærmest en forstad til Drammen. Reisende til teknologibyen Kongsberg får værsågod vente en time til neste tog. Også 2317-toget har endestasjon på Gulskogen, som i NSBs øyne altså synes å være en viktig destinasjon på jernbanekartet. Siden disse togene også betjener hovedflyplassen på Gardermoen, må flypassasjerer som skal til Kongsberg enten vente èn ekstra time eller finne alternativ transport.

Jeg kjenner flere som velger bort toget nettopp p.g.a. disse «hullene» i timesrutene. De tar heller ekspressbussen, som kjører faste timesruter hele døgnet.

Siden det tar vel halvannen time for et lokaltog å kjøre strekningen Gulskogen-Kongsberg Gulskogen, innser jeg at det er noen kroner å spare på at et par av «timetogene» dropper denne turen på kveldstid. Men hvor mange passasjerer taper man på denne måten og hvor mye taper man i billettinntekter på dette forunderlige ruteopplegget? Jeg imøteser et mer publikumsvennlig ruteopplegg så snart dette er mulig!

Siste stasjom.

Høyfartsbaner i Norge?



Onsdag 22. november 2006 la VWI-gruppen frem første del av sin høyfartsutredning som skal vise hvor man bør bygge høyfartsbaner i Norge. I en fullsatt Rokokkosal på Grand Hotell var det presentasjoner og heftig debatt om planer for høyfartsbaner i Norge.

Erik Hardeng

Utgangspunktet var at Samferdselsdepartementet påla Jernbaneverket å få gjennomført en uavhengig analyse av potensialet for høyfartstog i Norge. Oppdraget gikk til den forholdsvis ukjente VWI-gruppen, (Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH, IntraplanConsult og Ingenieur Gesellschaft Verkehr). Første fase i utredningen skulle anbefale hvilke korridorer som var mest aktuelle for utbygging. Mange ble overrasket da VWI anbefalte Oslo – Trondheim og Oslo – Gøteborg. Anbefalingen er basert på mange forutsetninger som levestandard, bosetning, trafikkgrunnlag og byggekostnader.

VWI konkluderer etter første fase at Norge har høy levestandard, men svakt trafikkgrunnlag. Det er bare Oslo som kan være basis for et høyfartsnett. Det svake trafikkgrunnlaget gjør at man må vurdere nøye hvor det er lønnsomt å bygge. VWI mener at bare to korridorer er aktuelle, Oslo - Trondheim og Oslo - Bergen. Så vurderer VWI byggekostnader, antar at høy tunnelandel er sterkt fordyrende og anbefaler derfor bare strekningen Oslo – Trondheim. Senere er Oslo – Gøteborg aktuell.

Etter på var det presentasjon av Norsk Banes planer og den Sør -Norske høyhastighetsringen . Klimaet for å diskutere høyfartsbaner er blitt radikalt bedre de siste årene. Det er bare ni år siden Norsk Bane hadde et tilsvarende seminar i Asker, da var det mange kritiske røster og NSB nektet sine ansatte å delta. Nå er det nye tider, NSB sto frem på møtet og støttet høyfartstog. Til og med partiet Høyre legger frem omfattende jernbaneplaner. Det er ikke lenge siden Høyrepolitikere fortalte hvorfor vi ikke burde satse på jernbane og minnet om at Høyre først og fremst støttet bilistene. Nå har vinden snudd, Høyre har store jernbaneplaner.

VWI arbeider på oppdrag fra Jernbaneverket og utredningen har fått stor oppmerksomhet fra første stund, blant annet fordi det er reist tvil om gruppen har nok kunnskap om emnet til at den kan arbeide uavhengig eller om VWI i praksis er avhengig av informasjon fra Jernbaneverket for å løse opp-gaven. Etter at første del av arbeidet ble lagt frem i november var det ny oppmerksomhet om arbeidet. Norsk Bane har kalt fase 1 for en «skandaløs utgreiing» og lagt frem en detaljert kritisk gjennomgang. NSB uttaler at det er vanskelig å forstå at Oslo – Trondheim er den beste korridoren. Deretter oppfordrer de Jernbaneverket til en «timeout» og ber om at begge de to presenterte høyfartsplanene blir med i den videre vurderingen.

Jernbaneverket skrev 8. januar i år at arbeidsomfanget skulle utvides til å omfatte strekningene Oslo – Bergen og Oslo – Stavanger. Dessuten skulle den foreslåtte Høyfartsringen vurderes. Ikke lenge etter, den 26. januar måtte Jernbaneverket fortelle at de var pålagt av Samferdselsdepartementet å utvide arbeidet ytterligere fordi departementet «har … nå bede om at alle relevante mogelegheiter for å betene marknadene i Sør-Noreg med høgfartstog skal greiast ut. Dette gjeld også «Den Sørnorske Høgfartsringen» og «Haukelibanen». For Jernbane var en av flere som presset på for å få utvidet arbeidet.

De som er interessert i høyfartsbaner må derfor fortsette å følge med, for de endelige resultatene skal presenteres utover i 2007. Fase to skal være ferdig i april og fase tre i september. Om nødvendig blir det også en fjerde fase.

Ofotbanen
Vi kjører dine tog etter ditt behov! **www.ofotbanen.no**

Eit klimavennleg Norge

For Jernbane har uttalt seg til Lågutsleppsutvalet sin rapport «Et klimavennlig Norge» som vart levert til miljøvernminister Helen Bjørnøy den 4. oktober.

Ein reduksjon i klimagassutsleppa med 2/3-delar innan 2050, som Lågutsleppsutvalet har teke utgangspunkt i, er truleg for lite og for sakte i høve til Norge og EU sine mål om å unngå at den globale oppvarminga stiger over 2 grader celsius. Det er anslått at dei globale utsleppa må halverast innan 2050 - i høve til 1990-nivå dersom dette målet skal nås. Skal alle i verda få sleppe ut like mykje pr. innbyggjar, må vi i Norge kutte frå ca. 12 tonn til i overkant av 2 tonn pr. innbyggjar.

Mindre av dette.

Samferdsle

Saman med petroleumssektoren er det samferdslesektoren som aukar Norges klima-gass-utslepp. Samferdsle står for vél 25 % av utsleppa. Tendensen er aukande og vegtrafikken er den dominerande kjelda.

Eit overordna mål må vere å redusere etterspurnaden etter motorisert transport. Tran-sportreduserande tiltak fører ikkje berre til ein klimaeffekt, men er også svært positivt med tanke på lokalmiljø, luftforureining, arealbruk, få folk til å tørre/ville gå / sykle osb. Diverre ser vi at gevinsten ved teknologiforbetringar vert oppveid av veksten i trafikken. Teknologiforbetringar åleine er difor ikkje tilstrekkeleg for å nå klimamåla.

Moden teknologi

Lågutsleppsutvalet fokuserer mykje på alternative drivstoff og motorteknologiar for vegtrafikk. Desse teknologiane er enno ikke fredig utvikla, og ingen veit når dei vert tilgjengelege i stor skala og til ein overkommeleg pris. Teknologiutvikling tek tid, jf. CO 2-reinsing av gasskraftverk, og el-bilar som vi har hatt i over 100 år utan at dei har fått nokon stor plass i vegtrafikken. Skinnegåande transport er ein fullt moden teknologi som det kan implementerast meir av straks. Ettersom det hastar å redusere klimagass-utsleppa, må vi byrje med teknologi som er kommersielt tilgjengeleg no.

Reisevanar

Lågutsleppsutvalet er etter vårt syn altfor defensive når det gjeld å få til ein omlegging av folks reisevanar og val av transportmiddel. Røynsle både frå Norge og andre land syner at omlegging er mogeleg. Der kor det har vore satsa heilskapleg på eit høgkvalitets kollektivtilbod med skinnegåande transport som grunnstamme har trafikkveksten sprengt alle prognosar. Vi kan nemne døme som Jærbanen, Svealandsbanan Eskilstuna-Stockholm og Croydon Tramlink i London.

I byen Freiburg i Tyskland har biltrafikken som fylgje av konsekvent planlegging og tilrettelegging for kollektivtrafikk, sykkel og gange omtrent same omfang i dag som i 1976. I Oulo i Finland står på same vis sykkelen for meir enn 10 % av alt transportarbeidet. Utbygging av høgfartstog i Frankrike, Belgia og Tyskland har utkonkurrert flytrafikken på dei aktuelle strekningane. I denne samanhengen er det også naturleg å nemne den kraftige veksten som gods på bane kan vise til i Norge dei siste 3-4 åra, eit resultat av marknadstilpassing av togtransporten.

Infrastruktur

Beslutningar om utbygging av infrastruktur har konsekvensar langt fram i tid. Mellom anna påverker infrastrukturen den kommunale arealpolitikken, reisevolum, reisevanar og dermed utslepp av klimagassar i mange år framover.

Korleis vil etterspurnaden etter infrastrukturkapasitet for dei ulike transportfor-

Og mer av dette.

mene endre seg dersom kvoteprisen på CO_2 aukar til t.d. 6000 eller 12 000 kr/tonn? Slike spørsmål må og drøftast når dei nasjonale transportplanane vert utarbeida, elles kan vi risikere store og kostbare feilinvesteringar.

Jernbane

- Der jernbane og veg går parallelt må jernbanen prioriterast for utbygging av kapasitet og fart.
- Den auka godstrafikken på bane gjer i dag kapasitetsproblemer på terminalane, på linja og med straumforsyninga. Investe ringar på desse områda må få høg prioritet i første omgang.
- Staten må leggje til rette for enkel omlas tingen mellom båt, tog og bil samt bidra til å utvikle lokale terminalar for jernbane der det finnst tilstrekkeleg store godsvolumer, t.d. i Gudbrandsdalen og Vestfold/Grenland
- Jernbanen må få finansiering som gjer det mogeleg å byggja ut lengre strekningar etter heilskaplege planar. Prosjektfinansiering bør vére aktuelt.
- Norge ligg på andreplassen i Europa når det gjeld bruk av fly til innanlands transport. Difor er det viktig at utgreiinga av høgfartsbanar vert gjort grundig, slik at potensial og konsekvensar vert tilfredsstillande dokumentert.

Lufttrafikk

- Avinor sine planar om å byggje ut flyplasskapasiteten må leggjast på is inntil høgfartsbanar for tog i Sør-Norge er tilfredsstillande utreda.
- Det må utgreiast finansieringsformer for Avinor som ikkje gjér dei avhengige av trafikkvekst.

Veg

- Kapasiteten på stamvegnettet som konkurrerer med jernbanen må ikkje byggjast ytterlegare ut. I staden må hovudvekta leggjast på mindre traséutbetringar, fysisk midtdelar og vedlikehald.
- Miljøfartsgrenser må nyttast for å redusere utsleppa av klimagassar.

Tiltak retta mot kommunar

- Staten må bidra med finansiering til kommunar som vil investere i eit lokalt skinnegåande kollektivtilbod. Dette kan til dømes gjerast ved tilskot eller rentefrie lån.
- Belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk må styrkjast og utvidast til å gjelde fleire byområde.

Andre statlege verkemidler

- Drivstoffavgiftene bør opp på 1999-nivå. Det vil gje ca. 3,2 milliarder kroner meir årleg til nødvendige tiltak for eit meir bærekraftig samfunn.
- Avgiftene på diesel må opp på bensinnivå.
- Vegprising, spesielt for tunge køyretøy, må vurderast.
- Avgiftspolitikken for godstransport må samordnast slik at transport med lågast utslepp vert favorisert. Køyre- og kviletidsbestemmelsene må følgjes betre opp.
- Klimagassavgiftene på fly må aukast, også for utanlandstrafikken.
- Refusjonssatsane for bruk av personbil for arbeidsreiser bør vurderast. Dagens høge satsar kan gjére det meir lønsamt å nytte eigen bil framfor å reise kollektivt.
- Kollektivreiser betalt av arbeidsgjevar må fritakast for skatt.
- Pendlarfrådraget bør differensierast ettersom ein nytter privatbil eller reiser kollektivt.

Mer gods fra vei til bane !

Det er altfor mye vogntog på veg gjennom Gudbrandsdalen og videre gjennom Lesja til Romsdalen. Hva må til for å få denne trailertrafikken over på bane? I Østerrike kjøres både trailer og henger på godstog. Et slikt opplegg har vert prøvd på Raumabanen tidligere. Eg mener derfor man bør se nærmere på hva Østerrike har fått til. Med et slikt opplegg følger trailersjåførene med toget, for eksempel fra Åndalsnes til Alnabru, Göteborg eller Malmö/Trelleborg. Tida på toget regnes som hviletid før sjåførene kjører videre helt fram til kunden. Pr dags dato er det kapasitet ledig på godstog 5256 fra Åndalsnes kl 11:30 mandag til fredag og i tog 5255 fra Alnabru kl. 7:55 til Åndalsnes ca kl. 19:00. Dessuten burde det også vært en omlastingsterminal på Otta. For eksempel kunne tog 5256 da tatt med seg ferdiglasta vogner derfra.

Leif J. Olestad

Eg sendte denne oppfordringa til ordføraren i Sel, Dag-Erik.Pryhn, den 22. februar. Han svarte slik;

Takk for spennende illustrasjoner fra Østerrike og fra Raumabanen. Jeg er helt enig med deg i betraktningene du gjør vedrørende Åndalsnes og Otta. Kanskje vi en gang i løpet av våren kunne tatt et møte om saken der vi bl.a. fikk med ordførerne i Rauma og Lesja, stortingspolitikere fra våre to fylker og fylkeskommunene?

Konkurranse; jernbane - fly

Cato Rehn, Ski

To viktige dokumenter er nettopp lagt frem, Jernbaneverkets langtidsutredning for jernbanen og Høyfartsutredningen. I tillegg er det fremlagt forslag om høyhastighetsbaner i Sør Norge. I begge utredninger er det etter mitt skjønn, tatt for lite hensyn til hvordan tidsforbruket påvirker konkurransen med flytrafikk. I Langtidsutredningen har man nærmest avskrevet toget som alternativ for hovedstrekningene i Sør-Norge. I Høyfartsutredningen forutsetter man at man må ned i reisetid på 3 timer for å være konkurransedyktig. I virkeligheten er ikke dagens reisetider lenger, enn at mindre forbedringer igjen vil gjøre banene til et aktuellt reisealternativ.

Erfaring fra Frankrike

I anledning 25 års-jubileet for TGV (train grand vitesse = tog med høy hastighet) er det i bladet «Rail Passion» no 105 juli 2006, en artikkel «Economi et prospective de la grand vitesse» (Økonomi og marked ved høyhastighet). Her er det gjengitt noen erfaringstall for trafikkutvikling for tog i forhold til fly. TGV-togene fremføres i 300 km/h på høyhastighetsstrekningen og fortsetter videre på ordinære baner slik at publikum slipper å bytte tog. På de ordinære baner er hastig-heten moderat, men enkelte steder kjøres 220 km/h. 1/3 av kjørte km foregår på ordinære baner. Det har vist seg at det er reisetiden som er avgjørende ved valg av reisealternativ. På strekninger med reisetid 1t 30 min til 2t 30min er TGV enerådende (flytrafikken har opphørt – f. eks. Paris – Bruxelles). Vedreisetid 2t 30 min til 4 t, er TGV domi-nerende, men i skarp konkurranse med fly-trafikk. Ved reisetid 4t til 6 t, har TGV en markedsandel på 30 % (gjelder strekninger Paris – Nice, Paris – Toulouse og Paris - Perpignan). TGV er ikke særlig attraktivt for kunder som legger stor vekt på tidsforbruk. Ved reisetid over 6 t er fly dominerende.

For reiesetid under 1t 30 min er konkurransen med bil sterk, men TGV har en sterk markedsposisjon på Paris – Lille og Paris – Le Mans.

Strategi for utbygging i Norge

Vi bør ta lærdom av erfaringene fra Frankrike, Tyskland og Italia som har bygget ut høyhastighetsparseller i et eksisterende nett. Det har gitt en gradvis overgang fra fly til bane, innen et rimelig tidsperspektiv, og med overkommelige kapitalressurser. For de tre hovedbanene i Sør-Norge bør man nå komme i gang etter disse retningslinjer, istedenfor å gjenoppta en 100 år gammel diskusjon om hvor hovedbanene skal gå. Det vil ikke komme noe annet ut av dette enn at banene i hovedtrekk bør ligge der de ligger i dag.

Bergensbanen

Første ledd i Bergensbanens forkortelse er gjennomføring av parsell Ringerike (Man bør droppe navnet Ringeriksbanen som gir feil assosiasjoner. Det er trafikken Bergen-Oslo samt Hallingdal som er interessant – ikke Ringerike). Videre må man gjennomføre tiltak som er til hinder for at togsett type 73 kjøres langsommere enn forutsatt. Utnyttelse av dagens togsett vil bringe reisetiden under 5 t, og gi jernbanen en markedsandel på over 30% sannsynligvis 40% Bergen - Oslo. Ved videre utbygging bør man erstatte de mest kurverike strekningene i nedre Hallingdal med noen lengre tunneler. Ovenfor Nesbyen ligger forholdene godt til rette for bygging av lange dobbeltsporparseller.

Oslo - Trondheim

Man har også kommet langt med planene for ny jernbane Eidsvoll – Hamar. Når dette er gjennomført, samtidig som type 73 tog kjøres med forutsatt hastighet, vil jernbanen igjen få en betydelig markedsandel Oslo – Trondheim. Ytterligere forbedring oppnås ved bygging av nye parseller videre nordover. Ved å legge hovedforbindelsen til Østerdalen med ny bane Alvdal – Ulsberg, vil jernbanen bli den dominerende reisemåte.

Oslo – Kristiansand

Reisetiden er i dag ca 4 ½ time (3 timer mer til Stavanger.) Det gir god konkurransekraft i forhold til fly, men ikke i forhold til veitrafikk. Det er helt nødvendig å realisere en utbedret Vestfoldbane, bygge ny parsell Larvik – Eidanger samt ny forbindelse fra Skien til Sørlandsbanen. Da kan reisetiden komme ned i 3 ½ time. Det er klart mulig å bygge nye parseller mellom Kristiansand og Stavanger, slik at reisetiden kommer under 6 timer. Da har man også på strekningen Oslo – Stavanger gjenvunnet noe konkurransekraft i forhold til flytrafikk.

Betydningen for flyplassinvesteringer Avinor har varslet behov for en tredje rullebane på Gardermoen, med antydet kostnad 20 milliarder. Det er også varslet behov for rullebane nr. to på Flesland. En reduksjon av flytrafikken Oslo – Bergen på 40 % vil alene være tilstrekkelig til å gjøre disse investeringer unødvendig. Med økt markedsandel for jernbanen også på de andre strekningene er det åpenbart at flyplassutbyggingen er unødvendig.

Sjarm på skinner

«Glacier Express» i «die Nätschenkurbe» *Foto: Matterhorn Gotthard Bahn.*

Lars Ludvig Rødlars.
ludvigroed@aftenpostenno

– Å jøye meg. Hold på sekken! Et lite drama utspiller seg i kupeen. Bagasjen tipper, alt står på skrå. Aldri har vi kjørt tog på denne måten; kan dette være normalt? Jo da, det er normalt å kjøre tog opp og ned til Engelberg i en stigning på 25 grader. Fire meter bortover, én meter oppover. Et lite tog som klorer seg fast mellom bratte fjell, et spor uhorvelig mye brattere enn vår egen Flåmsbane. I Sveits er det unormale normalt når det gjelder jernbane. Et land der små tog stadig putrer mellom små byer og tettsteder, et land der store, moderne jernbanestasjoner og effektive hurtigtog binder storbyene sammen. Et land der det satses på jernbane. Og selvsagt går togene når de skal. «Vær ute i god tid, de går alltid presis», sa vår sveitsiske venninne. Hun hadde helt rett.

Et togland

Selv klatret vi på toget i Zürich lufthavn, det stanser bare et par rulletrapper under ankomsthallen på flyplassen. Lekre og støysvake toetasjes vogner brakte oss effektivt inn til den store stasjonen i byen, herfra sprer sporene seg i vifteform. De hyppige forbindelsene til andre knutepunkter er et gode enten man er på forretningsreise eller stiller med ryggsekk. Men det som virkelig får en besøkende, for ikke å snakke om togentusiaster – og dem er det ganske mange av! – til å smatte fornøyd, er landets lappeteppe av små, rare og smalsporede jernbaner. Som enkle, men velholdte rester fra en forgangen tid holder de stand. Sa vi enkle? Ta det med en klype salt. Den som tar Glacier Express og nyter en bedre middag ved et vindusbord i panoramavognene på den 7,5 timer lange turen fra St. Moritz til Zermatt, vil neppe ha ordet «enkelt» på tungen. Helt andre adjektiver dukker opp etter å ha passert 291 broer, 91 tunneler og det 2033 meter høye Oberalp-passet. Men mange av de andre er enkle – og joviale. Som det vesle toget mellom Luzern og Engelberg, det som altså kan klatre opp helninger på 25 grader. Med tre små vogner legger det av gårde én gang i timen. De 24 setene på 1. klasse kan kanskje gi en ørliten eim av luksus, men her er det sjarmen – og de 111 setene på 2. klasse – som dominerer. En følelse av å stige om bord i en litt forvokst modelljernbane, der nærheten til skinner og stasjonsbygninger og hus underveis er sterk og annerledes. Såpass godt går det med den smalsporede banen (1000 mm mellom skinnene) at det lekes med planer om så vel nye vogner som ny tunnel. Nåja; ingen av delene fremstår som tvingende nødvendig for en langveisfarende, det er ikke fart og komfort som lokker.

Kjør om bord!

Det er da heller ikke hastigheten som imponerer når toget fra Sedrun til Andermatt peser seg forbi den vesle stasjonen Nätchen i fjellsiden overfor Andermatt. Her er ikke engang en bom, ei heller noe gjerde. Det må isteden tutes vennlig advarende mot skiløpere og kjelker, og det vinkes gemyttlig tilbake til bilistene om bord. Bilister? Javisst, for bakerst på det vesle togsettet henger åpne vogner. Der biler kan kjøres rett oppå – og sjåførene og deres følge kan ta plass i kupeen. Deretter går turen gjennom noen av Europas brattvakreste fjell og daler, uten en eneste bilistbekymring for føre og krappe svinger. For skiturister som kommer til Sveits, er toget en spenstig forbindelse til flere skisteder i fjellene. Andermatt og Engelberg er nevnt, her er også Davos, Zermatt, St. Moritz, Gstaad og flere. Men togene går altså hele året, og Sveits har mye å by på også uten snø. Navn som «Swiss Chocolate Train», med innlagte ekskursjoner, og «Wilhelm Tell Express», som inkluderer bl.a. båttur på Luzern-sjøen, mer enn antyder det. Og «Golden Pass Panoramic» – utstyrt med elegante vogner, hvitdukete bord og dyktige chef 'er.

Mange aktører

Togene i Sveits er en fascinerende myldring av baner og selskaper. Her er nemlig mange aktører – og mange varianter. Fra store og offentlige SBB/CFF/FFS – Sveits har tre likestilte språk! – til vesle og private BLM, som består av linjen mellom to landsbyer. Likevel har de ellers så uregjerlige sveitserne klart å samarbeide om ett felles togtilbud som de kaller Swiss Travel System. Og som opererer med hva de kaller et «sømløst» tilbud, altså at ett reisepass gir adgang til alle spor og en del båter og adskillige busser. Som grovt anslått dreier seg om 5000 km jernbaneskinner, 1000 km «fjelltog», 13 000 km bussruter – og i alt 23 000 stoppesteder. Her kan selvsagt kjøpes enkeltbilletter, som ikke er dyre sett med norske øyne, men sjekk både Swiss Pass, Swiss Flexi Pass, Swiss Youth Pass, Swiss Card og gjerne noen til – og finn ut hva som kan passe. Kjøp av klimakvoter trenger du ikke å tenke på; toget er klodens beste venn. Men hold et lite øye på bagasjen i de bratteste bakkene!

Artikkelen er gjengitt med tillatelse fra artikkelforfatteren, og stod på trykk i Aftenposten lørdag 24. februar.

Baneservice

Baneservice er på sporet

Baneservice er en komplett leverandør av entreprenør- og maskintjenester i forbindelse med spor, signal og elektriske installasjoner til jernbane. Hovedmarkedet er Norge, men selskapet gjennomfører også prosjekter i Sverige og Danmark.

Gjennom deltagelse i mindre og større prosjekter knyttet til utbygging og vedlikehold av jernbanens infrastruktur, har Baneservice etablert seg som en profesjonell aktør i dette markedet.

Baneservice har ambisjoner om å vokse i Skandinavia generelt, og i Sverige spesielt. Bedriften har derfor åpnet et kontor i Gøteborg der de ansatte har kompetanse innen prosjektledelse, bane og elektro.

For ytterligere å styrke bedriftens posisjon, har Baneservice kjøpt aksjemajoriteten i det svenske selskapet Scandinavian Track Group, STG. STG består av datterselskapene Spår 1435 AB, RWS AB og ITC AB. Dette innebærer spennende utviklingspotensial for Baneservice.

For mer informasjon, vennligst se **www.baneservice.no**

Postal address: Baneservice AS
Postbox 596 Sentrum
N-0106 Oslo
Phone: +47 22 45 66 00
Fax: +47 22 45 66 04
E-mail: post@baneservice.no

NSB trafikken 2006 - 1,6 millioner flere togpassasjerer

Pressemelding fra NSB forteller at persontogene deres hadde 48,9 millioner passasjerer i 2006. Det betyr en oppgang på 1,6 millioner eller 3,4 % fra 2005.

NSB Regiontog:

Østfoldbanen: Etter to år med stor økning har antall reisende på strekningen Oslo - Halden stabilisert seg noe. I alt ble 1 145 000 passasjerer registrert på tellepunkt Moss. Det tilsvarer en økning på tre %. Mellom Oslo og Göteborg hadde togene 125 000 passasjerer, tellepunkt Kornsjø. Punktligheten var i gjennomsnitt 87 %.

Vestfoldbanen: Er den regiontogstrekningen som har flest reisende, med 1 650 000 passasjerer i 2006, en oppgang på 5 % fra 2005. Gjennom-snittlig punktlighet var 87 %.

Dovrebanen; Oslo - Lillehammer: NSB kunne den 14. desember markere kunde nummer 1 million på strekningen. Totalt reiste 1 040 000 passasjerer med NSB Regiontog mellom Lillehammer og Oslo, en oppgang på 5 %. Punktligheten lå i snitt på 84 %.

Dovrebanen; Oslo - Trondheim : Togene mellom Oslo og Trondheim har hatt en stabil trafikkutvikling i 2006 sammenlignet 2005. Tellingene viser en positiv trend de siste månedene av 2006. Passasjerene er registrert på tellepunkt Hjerkinn. I alt reiste 395 000 passasjerer mellom Trondheim og Oslo i 2006. Punktligheten var 86 % i snitt.

Raumabanen: I 2006 reiste 73 000 passasjerer mellom Dombås og Åndalsnes, en økning på hele 17 %. Tellepunkt Dombås. Punktligheten var 88 % i snitt.

Rørosbanen: Ved tellepunkt Hamar ble det registrert 160 000 passasjerer i 2006, en økning på6 %. Snitt punktlighet var 89 %.

Nordlandsbanen: Nordlandsbanen opplevde en nedgang på 5 % i 2006. På tellepunkt Mo i Rana ble det i alt registrert 155 000 passasjerer på strekningen Trondheim – Bodø. Snitt punktlighet var 85 %.

Sørlandsbanen; Oslo -Kristiansand: Det ble registrert 420 000 passasjerer i 2006, en økning på 5 %. I snitt var punktligheten 86 %.

Sørlandsbanen; Kristiansand - Stavanger :På tellepunkt Sira ble det registrert 370 000 passasjerer, opp 7 % fra 2005. Punktlighet 86 %.

Bergensbanen: Mellom Oslo og Bergen reise 630 000 passasjerer i 2006, tilsvarende en økning på 2 %. Gledelig er det at tallene i de siste månedene viser økt reiseaktivitet. Passasjerene er registrert på tellepunkt Finse. Snitt punktlighet var 88 %.

NSB Lokaltog:

Arendalsbanen: På NSB Lokaltog mellom Arendal og Nelaug var det stabil utvikling i 2006, sammenlignet med 2005. antall kunder var 59 000. Snitt punktlighet:var 85 %.

Jærbanen: Hadde nær 5 prosent flere kunder. Punktligheten var 84 %. Nedgangen i punktlighet skyldes hovedsakelig store arbeider på Jærbanen.

Oslo området: I Osloområdet hadde togene drøyt 3 prosent flere reisende. NSB Anbud AS har opplevd en meget god økning på Gjøvikbanen etter at de tok over og rutetilbudet ble økt med 40 %. Lokaltogene i Oslo hadde en punktlighet på 86 %.

Trønderbanen: Trondheim – Steinkjer: 535 000 passasjerer: + 4 %. Trondheim – Røros: 115 000 passasjerer: + 12 %. Trondheim – Storlien: 65 000 passasjerer: - 7 %. Raset ved Storlien der veien og jernbanelinja raste ut er hovedårsaken til nedgangen på Meråkerbanen. NSB Lokaltog i Trøndelag hadde i snitt en punktlighet på hele 93 prosent.

Vossebanen:På Bergen - Voss - Myrdal var det 3 % flere kunder i 2006. I alt reiste 1 345 000 kunder på denne strekningen. Tellepunkt var Bergen. Bergen – Arna pendelen lå som normalt på topp i landet med en punktlighet på 99 %. På strekningen Bergen – Voss var punktligheten 86 %.

Gjenåpning av persontrafikken Oslo – Stockholm

Søndag 7. januar ble persontrafikken Oslo – Stockholm gjenåpnet etter å ha vært omtrent nedlagt i to år.

Erik Hardeng

Lederen av For Jernbane overleverer brev til Åsa Torstensson og Liv Signe Navarsete.

Åpningen ble markert med ekstratog fra Oslo S til Kongsvinger og Arvika. Med på turen var to statsråder, lokalpolitikere og mange gjester, inkludert For Jernbane.

Det er over to år siden det siste Linxtoget gikk til Stockholm. Siden da har det bare vært helge- og ferietrafikk på strekningen. Persontrafikken gjenåpnes nå etter politisk arbeid og med offentlig støtte. På åpningsdagen fremhevet flere lokalpolitikere hvor viktig Stockholmstoget er for grensetrafikken. Trafikken er et resultat av et samarbeid mellom Samferdselsdepartementet, Hedmark fylkekommune, Rikstrafiken i Sverige, Värmlandstrafikk AB, Länstrafiken i Örebro, NSB og SJ. Avtalen er foreløpig for tre år fremover.

Ekstratoget ble blåst av gårde av to statsråder utstyrt med flagg og fløyte. Norges samferdselsminister Liv Signe Navarsete og Sveriges infrastrukturminister Åsa Torstenson påpekte begge hvor viktig det var med gode kommunikasjoner mellom Norge og Sverige. Samferdselsminister Liv Signe Navarsete uttalte til NRK i desember 2005 at hun ville arbeide for å få persontrafikken gjenopptatt og nå har hun klart det. På åpningsdagen minnet hun om at det er opp til lokalbefolkningen å benytte tilbudet.

Mange vil hevde at det nye togtilbudet ikke er så bra som tidligere. Reisetiden er forlenget med omtrent en og en halv time, fra ca 4:40 med 4 – 7 stopp til litt over 6 timer med hele 15 stopp. Nå prioriteres altså lokaltrafikken og dette fremheves som positivt av lokale interessenter. I tillegg er vi tilbake til gamle lok og vogner i motsetning til de nyoppussete X2000 Linxtogene. Aftenposten testet det nye togtilbudet noen dager etter åpningen og var ikke imponert.

I flere år ble det presset på for å få sporforbedringer mot Kongsvinger slik at nystartede Linx kunne få opp farten på Stockholmstogene og dermed gi reell konkurranse med flytrafikken. Nå er dette ikke lenger tema. Persontogtilbudet Oslo – Stockholm er tilbake der det var på nittitallet. Leder i For Jernbane Kjell Erik Onsrud ble intervjuet av

NRK intervjuer lederen av For Jernbane
Begge foto: Erik Hardeng

NRK og minnet om at det nye tilbudet er dårligere enn tidligere. Foreløpig er det ingen tegn til bedring, bl a fordi utredningen om høyfartsbaner ikke prioriterer denne strekningen mellom de to hovedstedene.

AUST-AGDER FYLKESKOMMUNE

ROGALAND FYLKESKOMMUNE
Utvikling i Rogaland:
Et ansvar for fylkestinget
www.rogaland.no

Hvordan øke persontrafikken – Vestfoldbanen som eksempel

Egil Grønstad, Sandefjord

Fra Tønsbrg stasjon.

Vestfoldbanen viser i motsetning til mange andre strekninger, en nedgang i persontrafikken siden årtusenskiftet. Fra 2001 har trafikken gått ned med 18%. Siden jeg er bosatt i Sandefjord er det fristende å ta utgangspunkt i Vestfoldbanen for å se hva som kan gjøres for å snu trenden. Min påstand er at NSB/Jernbanverket er for lite aktive for å finne tiltak som kan snu utviklingen. Personbilen er en arg konkurrent til toget. Neste år åpner ny firefelts motorvei like til Tønsberg. Da får vi sammenhengende motorvei fra Drammen. Tillat hastighet blir kanskje satt opp til 110 km/t? Det medfører kortere reisetid med bil og buss. Det går også ekspressbuss til Skien over Siljan. Denne traseen er betydelig kortere enn med jernbanen langs Farrisvannet. Ekspressbussen kjører også Oslo-Stavern, med stopp i Larvik og Sandefjord, og Oslo-Tjøme via Tønsberg. Således konkurrerer ekspressbussene på de viktigste byene i Vestfold. Det er påvist at ekspressbussene tar trafikk fra jernbanen, noe varierende riktignok. Når situasjonen er slik den er, er det forunderlig at NSB/Jernbaneverket ikke tenker konkurranse og gjør noe med pris og hastighet på denne strekningen. Det går jo nokså raskt med bussen på de gode veiene som etter hvert er kommet i Vestfold, men selv om komforten begynner å bli bra på langdistansebussene er det ennå et stykke igjen til togets standard

Pris

Jeg synes det er rart at ikke NSB har differensiert prissetting alt etter hvilke strekninger vi snakker om. Togene går nesten tomme mellom Larvik og Grenland. Det må da være et mål å fylle noen flere seter. Da bør man sette ned prisen drastisk for reisende mellom Grenland og for eksempel Larvik.

Før var det en del billettalternativer som medførte at det ble rimeligere å reise mye. Det fantes klippekort som gjorde at man reiste 12-13 ganger for prisen av 10. På lørdager fikk man en periode gratis retur om man betalte full pris den ene veien. Det er viktig å analysere passasjertallet for hver enkelt avgang og lage differensierte priser. Det må legges vekt på lavere priser der det er glissent mellom seteradene. Det bør ikke være slik at det er opplest og vedtatt at ekspressbussene skal være 20-30% billigere enn toget.

Hastighet

Bort sett fra visse partier er det nå moderne jernbane like fra Sandvika til Holm nord for Holmestrand. Det utgjør en del mil og har kostet skattebetalerne flere milliarder kroner. Toget bruker nå 1 time og 50 minutter på strekningen, hvilket er det samme som de raskeste togene for 30 år siden. Det bør være mulig å ta ut økt fart som følge av en moderne trasé. I alle fall var det et poeng da man åpnet de nye parsellene at man kunne redusere reisetida med flere minutter. Jeg mener man kunne redusert reisetida med 10 minutter uten at dette skulle gå utover punktligheten. Hvis det er B3- eller B5-vognene som utgjør problemet, fordi de er konstruert for maks. 130 km/t, bør det gjøres noe med de som brukes i IC-trafikken. Det kunne kanskje være aktuelt å skifte ut boggiene? Når regnskapet går i pluss burde NSB som en «gulrot» få lov av Samferdselsdepartementet til å bruke en del av overskuddet på slike hastighetsøkende tiltak.

For noen år siden ble det satt opp tog fra Skien/Porsgrunn som ikke stoppet mellom Tønsberg og Lysaker. Ved å gjeninnføre disse ville man spare ytterligere 10 minutter. I sum ville man dermed bruke kun 1:30 mellom Sandefjord og Oslo, omtrent det samme som med bil. Dermed ble ikke toget noen sinke og kunne kanskje også konkurrere med ekspressbussen mellom Skien og Oslo.

Andre tiltak

Før kunne man rett som det var oppleve at en hel eller halv vogn var reservert for en gruppe reisende. Det er sjelden i dag. Hvor blir det av den aktive markedsføringen mot skoleklasser og større bedrifter? NSB burde være mer aktive med å annonsere i avisene. De burde kjøre kampanjer slik at postkassen ble fylt opp, slik butikkjedene gjør.

Sist, men ikke minst: Vestfoldbanen må fornyes. Vi har fått en rødgrønn regjering som ser ut til å ville bevilge mer penger til jernbanen. NSB/Jernbaneverket bør i denne forbindelse kjenne sin besøkelsestid. Jeg vil være talsmann for en fornyelse nord i fylket og en ny trasé mellom Porsgrunn og Larvik. Man bør konsentrere seg om partiene nord og syd for Holmestrand fordi her er linjen svingete og en fornyelse vil spare tid. Den gamle E18 tunnelen bør inngå som en del av den nye traséen.

Jeg mener i sum at NSB/Jernbaneverket bør tenke mer som en privat bedrift som er i konkurranse med andre transportmidler. Noen tiltak koster ingenting, andre krever større investeringer, men det er viktig at NSB/Jernbaneverket kommer på banen.

Bybane i Stavanger-regionen

Arnt Ove Skogly

Det ser nå ut til at de fleste politiske partier lokalt er enige om å sette fart på bybaneprosjektet. Høyre har også varslet at de vil forsere planleggingen og ønsker vedtak om bybane i perioden 2007-2010. Trafikkaoset mellom Stavanger og Sandnes, på Forus og til Sola lufthavn er nå så belastende at noe må gjøres. Blir det gjort vedtak om bybane i overnevnte periode kan byggingen komme igang 2011-2015.

For nå må noe gjøres. De som sitter i bilene sine på vei til Forus i åttetiden om morgenen kan snart sette seg til å lese avisen midt på motorveien, trafikken står likevel helt stille. Bussforbindelsen er heller ikke god. Derfor ser mange seg nødt til å bruke egen bil. Problemet for bussene er at de også går på de samme veiene der bilene står stille. Det nytter snart ikke å sette inn flere busser heller, de kommer ikke frem likevel. Med den store utbyggingen det har vært på Forus de siste 20 årene klarer ikke veiene ut til, eller inne på selve Forusområdet å ta unna veitrafikken. Enkelte kaller dette for «trafikkinfarkt».

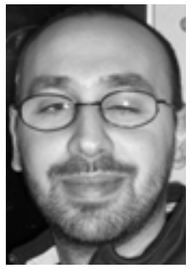
Det kan virke som trasévalgene for bybanen som er diskutert nå nærmer seg en løsning. Det er de folkerike områdene som får bane først. Vi får håpe at politikernes ord er mer enn prat og at det følger bevilgninger med. Det er nødvendig for å få dette til. Det viktige nå er at vi får prioritert bybanen på topp i Nasjonal Transportplan fra 2010.

Fem på toget

Stockholmstoget har vore på skinnene sidan sjuande januar. På sjølve kvinnedagen 8. mars blei For Jernbane med 13.29-toget frå Oslo S.

Yuyu

Ho er student, bur i Oslo, har månads-kort og skal til Lillestrøm. Ho hadde fått vite om dette toget ved å lesa på infotavla oppe i Sentralbanehallen. Ho kjende til at Stockholmstoget var gjenåpna, men visste ikkje noko om For Jernbane.



Michele

Han og kjærasten er på ferie og skal til Stockholm. Dei kjem frå Trieste i Italia. På mitt spørsmål om kvifor dei valde tog svarar han at fly er dyrare. Info om Oslo-Stockholmstoget fann dei på internett. Billetten har ein ven kjøpt for dei på førehand. At Linx for to år sidan køyrde Oslo-Stockholm på ned mot 4,5 timar visste dei ikkje. Eg registrerer at dei vart litt overraska. Noko tilsvarande For Jernbankjenner dei ikkje til frå Italia.

Kanika

Kanika kjem frå Mombai i India og er på interrailferie i lag med kjærasten sin. No er dei på veg til Stockholm. - Vi tek toget på dei korte strekningane og flyget på dei lange, forklarar kjærasten hennar. Frå Stockholm skal dei vidare til Barcelona. Som tidlegare student i Stockholm visste han at det fanst ein togforbindelse til Oslo som tok ca. 4,5 timar. Noko "For Jernbane" veit dei ikkje om i India. -I India er jernbanen fullstendig statleg. Det kunne kanskje vori bruk for eit For Jernbane for å sjå til at han vart drivi betre, avsluttar han.

Gunilla

Ho har reist frå Lillehammer, kor ho bur, og skal til Stockholm. – Eg har brukt å reisa ein åtte gongar i året, forklarar ho. Ho synst tog er mykje meir behageleg enn fly. Ho er ikkje spesielt begeistra for å fly heller. Ho er glad for at dette tilbodet er på skinnene igjen. Sidan Linx vart lagd ned har ho nokre gongar reist over Göteborg. Det tok frykteleg lang tid! Ho synest ikkje det er ille å betala ca 1000 kronar frå Lillehammer heilt til Stockholm. – Då Linx køyrde kunne eg dra frå Lillehammer i 9-tida og vere framme ved 15-tida. -Så bra er det ikkje no, men det er fint at dette toget stoggar på Lillestrøm slik at vi som kjem frå nord slepp å reisa heilt inn til Oslo for togbytte, seier ho.

Gry/Margaret

Dei to veninnene frå Oslo og Bærum skal på langweekend til Stockholm. Når eg spør kvifor dei valde toget, svarar Gry at det er billegare. – Det går med mykje tid til å reisa med fly óg, legg ho til. Billetten har dei kjøpt over internett. Det fordums togselskapet Linx har dei ikkje høyrd om, ei heller For Jernbane.

Mantena

Ledende leverandør av vedlikeholdstjenester på skinnegående materiell.
www.mantena.no

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

B Économique
NORGE
DISTRIBUERT AV POSTEN NORGE
P.P.

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