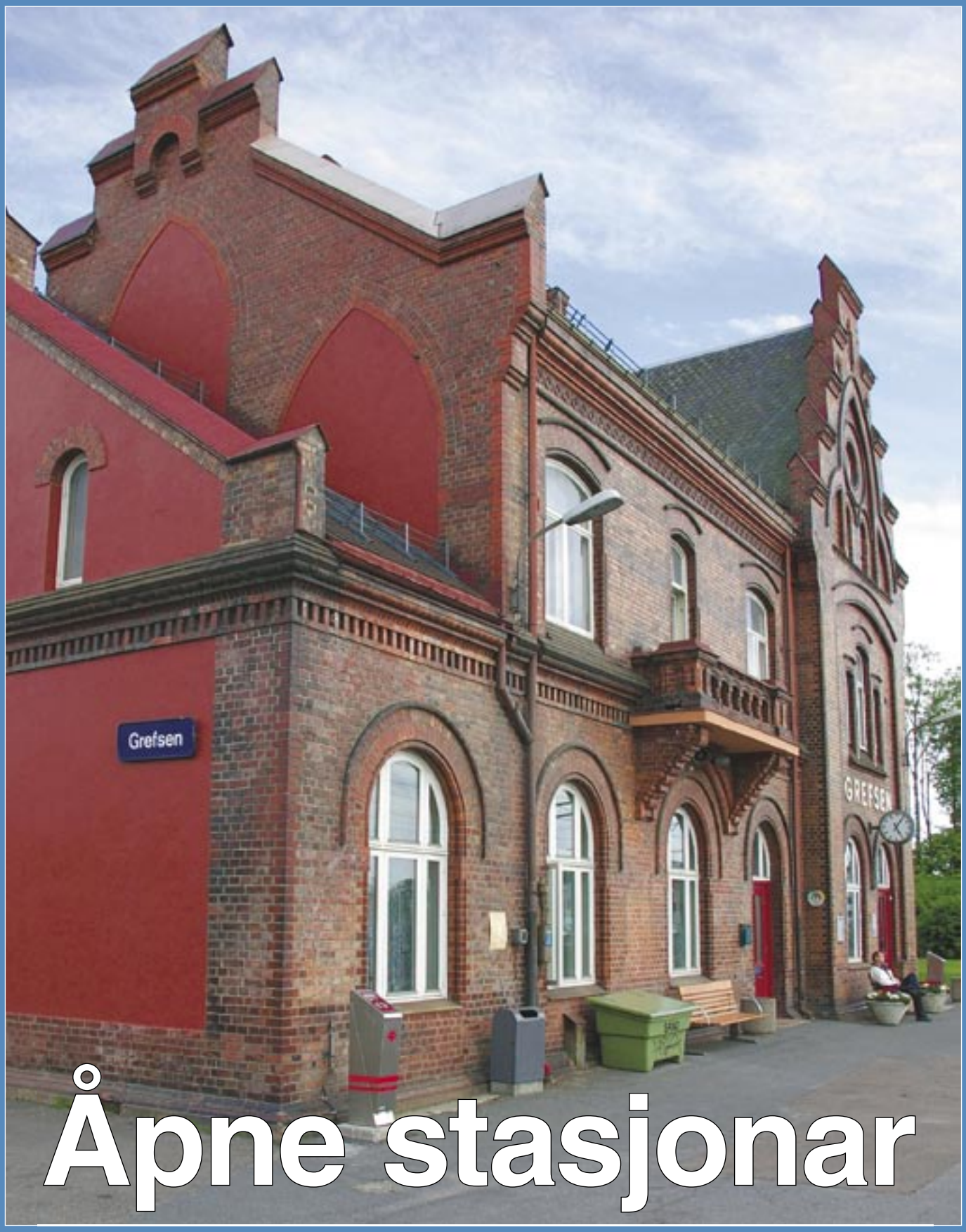
For Jernbane

Tidsskrift utgitt av For Jernbane *26. årgang* *Nr. 2 - 2007*



Åpne stasjonar

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: 1100

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 **24. august 2007**.

For Jernbane
2-2007

INNHOLD

4 Minst til jernbane
5 Nå også som turistbane
6 Traséval for høgfartsbane
8 Problemer med dobbeltdekkerne
9 Møte på Dombås
10 Krav om langsiktighet
12 Knytt Norge til høyhastighetsnettet nå!
14 Åpne stasjonar
16 Anbud over Kjølen
18 Fem på stasjonen

Ålgårdbanen snart sikkerhetsgodkjent

Jernbaneverket sikkerhetsgodkjenner jernbanestrekninger i Norge hvor det drives «Dresintrafikk». Så også på Ålgårdbanen. Banen vil da være stengt en kort periode. Resultatet er kommet og banen har kun fått noen små anmerkninger sett ut fra de strengeste kravene. Disse forholdene vil nå bli rettet opp, og vi ser for oss at dresinsyklingen starter opp igjen om kort tid. Nærmere dato kommer på nettsiden vår http://www.aalgaardbanens-venner.com. Leon Gjesdal som driver utleie av dresiner på Figgjo stasjon var godt fornøyd med rapporten og regner med å ha banen klar til bruk igjen om kort tid.

Ålgårdbanen greiner av ved Ganddal st. *Foto: Arnt Ove Skogly.*

Leder

Helhet, langsiktighet og samarbeid

For Jernbane har nettopp arrangert seminar hvor stasjonsbygningene og bruken av dem har stått i fokus. Bedriftsøkonomisk tenkning de siste 20-30 åra har gått ut på at store enheter skal splittes opp i mindre resultatenheter for bedre å måle om virksomheten drives lønnsomt. Internkonkurranse, nedleggelser, outsourcing og bolagisering har vært god latin. Tanker om helhet, langsiktighet og samarbeid har hatt trangere kår. Kan pendelen være i ferd med å snu? Jeg er i alle fall ikke i tvil om at det er nødvendig dersom vi skal løse alvorlige globale utfordringer som fattigdom/fordeling, klimaendringene og den raske nedtæringen av det biologiske mangfoldet.

Hva har så dette med stasjonsbygningene å gjøre? Jo, de utgjør en del av publikums møte med jernbanen. Vi antar at dersom stasjonen er ryddig og velholdt, at det finnes et åpent venterom og kanskje ytterligere tilbud ved stasjonen, så vil det bidra til at flere velger toget som transportmiddel enn om det motsatte hadde vært tilfellet. I det minste bør det kunne bidra til at jernbanen ikke taper reisende. Så lenge stasjonene er med og støtter opp under kjernevirksomheten skulle de ikke behøve å betraktes som egne resultatenheter. ROM-Eiendom, som forvalter stasjonsbygningene for NSB signaliserer nå at det er nettopp etter en slik filosofi de vil jobbe framover. Det lover godt.

Å bygge ut ny jernbane slik at vi får noe igjen krever også helhetstenkning. Prosjektet med nytt dobbeltspor Ski – Oslo S er et godt eksempel. Her er kapasiteten sprengt i dag og følsomheten for driftsforstyrrelser stor. I så måte vil ikke utbyggingen gi noe særlig før hele prosjektet er fullført, men så «åpner perleporten» seg da også. Dersom våre politikere også vedtar at Bryndiagonalen skal inn i prosjektet vil det bety et stort og viktig løft for godstrafikken på bane. Da er det lovende at både finans- og samferdselsministrene er kvinner. Som kjent skal kvinner ha en mer velutviklet sans for helheter enn menn.

Minst til jernbane og kollektivtrafikk

Med revidert nasjonalbudsjett vil Regjeringa i alt plusse på 463,68 millioner til samferdselsformål. Medregnet lavere avkastning fra Avinor tilføres vei/flytrafikken 388,88 millioner. Gang- og sykkelveier får 15 millioner mer. Jernbanen og kollektivtrafikken tilføres netto 22 millioner ekstra – medregnet økt avkastning fra NSB.

Luftfart

Stord lufthavn får en engangsbevilgning på 7 mill. kroner til bygging av ny brannstasjon for å oppfylle pålagte sikkerhetskrav. I saldert budsjett 2007 er det budsjettert med et utbytte fra Avinor AS på 339 mill. Endelig årsresultat for konsernet i 2006 ble 432,6 mill. kroner. Med gjeldende utbyttepolitikk gir dette et utbytte på 324,5 mill. kroner. Utbytte fra Avinor foreslås derfor redusert med 14,5 mill. kroner.

Vei

Statens vegvesen får 55 mill. kroner i ekstra driftsmidler og 290,2 mill. i investeringsmidler knyttet til raset i Hanekleivtunnelen på E 18 i Vestfold. Til gang- og sykkelveger settes det av 15 mill ekstra. Riksvegfergene får 20 mill. kroner. Svinesundsforbindelsen får en bevilgning på 680 000 kroner til dekning av opptrekksrenter

Kollektiv

Storbyene

Regjeringen foreslår å øke bevilgningen til belønningsordningen for kollektivtransporten i storbykommunene med 47 mill. kroner, slik at det samlet blir bevilget 154,2 mill. til dette formålet.

Tiltakene kan grupperes i:

– Tiltak for å dempe biltrafikken.
– Tiltak for styrke kollektivtilbudet.
– Tiltak innen areal- og transportplanlegging.

Distriktene

Regjeringen bevilger 8 mill. kroner til pilotprosjekter for bedre kollektivtransport i distriktene i 2007.

Jernbanenettet

Jernbaneverket får 15 mill. ekstra. Av disse skal 5 mill. gå til Bergen godsterminal for å øke sporkapasiteten samt til forlengelsen av eksisterende skiftespor på Heimdal stasjon i Trondheim. Sistnevnte gjør at det kan kjøres lengre godstog, som vil innebære mindre skifting på stasjonen. Dette er tiltak som kan bidra til økt godstrafikk med jernbanen. De resterende 10 mill. foreslås brukt til bygging av ny sporsløyfe på Drammen stasjon for å legge til rette for flytoget. Arbeidet er kostnadsberegnet til 20 mill. kroner og skal etter planen ferdigstilles i 2008.

Kjørevegsavgift - gods

I forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2006 ble kjørevegsavgiften for ordinær vognlast til og med 22,5 tonn aksellast avviklet. Det er i dag ikke tillatt å kjøre med høyere aksellast enn 22,5 tonn, bortsett fra for malmtransporten på Ofotbanen og på enkelte begrensede deler av jernbanenettet. Jernbaneverket er nå i ferd med å ruste opp enkelte banestrekninger for å kunne tillate godstrafikk med aksellast på 25 tonn. I første omgang gjelder dette Røros- og Solørbanen, spesielt av hensyn til den omfattende tømmertrafikken. Regjeringen er opptatt av å legge forholdene til rette for at tungtrafikk kan overføres fra veg til jernbane. På denne bakgrunn foreslår Regjer-ingen at grensa for fritak for kjørevegsavgift for godstrafikk med jernbane økes fra 22,5 tonn aksellast til og med 25 tonn aksellast. I første omgang legges det opp til et toårig forsøk for å høste erfaringer med denne ordningen. Forslaget har ikke bevilgningsmessige konsekvenser for statsbudsjettet 2007.

NSB

I avtalen om statlig kjøp av persontransporttjenester med tog fra NSB AS i 2006, var 20 mill. kroner av bevilgningen gjort resultatavhengig. Deler av de avsatte midlene ble ikke nyttet i 2006. Siden NSB har oppnådd de avtalte resultatene har selskapet krav på å få utbetalt bonusen. Bevilgningen foreslås derfor økt med 4 mill. kroner. Ovennevnte sak viser at det er behov for å gjøre bevilgningen overførbar til seinere år.

I saldert budsjett 2007 er det budsjettert med et utbytte fra NSB AS på 328 mill. Endelig årsresultat for konsernet i 2006 ble 507 mill. kroner. Med gjeldende utbyttepolitikk gir dette et utbytte på 380 mill. kroner. Utbytte fra NSB foreslås derfor økt med 52 mill. kroner.

E 18 tar kaka.

Raumabanen styrkes som turistbane

Raumabanens Utviklingsselskap og NSB har inngått en langsiktig samarbeidsavtale. Fokus flyttes nå fra transport til opplevelse i sommerhalvåret.

Leif Johnny Olestad

Raumabanens Utviklingsselskap går i år inn i sin femte sesong med drifting av turisttog på Raumabanen. Dette har siden oppstarten hatt en flott utvikling, særlig mot cruisemarkedet. Parallelt med dagens drift har det vært ført samtaler med NSB om en ytterligere styrking av produktet. Det har vært gjort grundige analyser av markedet som bekrefter Raumabanens mange muligheter.

Satsingen innebærer også at NSB går inn som aksjonær i Utviklingsselskap. Romsdalen er det området i Norge med flest besøkte turistattraksjoner i nærområdet. NSB tar med seg erfaring fra Bergens – og Flåmsbana inn i produktet.

– Selve opplevelsesproduktet vil være en times togtur fra Åndalsnes til Bjorli med innlagt guiding og fotostopp underveis.

Produktet vil være en videre utvikling av turisttogene som Raumabanens Utviklingsselskap har kjørt de siste årene, men med større kapasitet og lengre sesong, sier daglig leder i Raumabanens Utviklingsselskap Thomas Brekken. Det planlegges å legge ned store ressurser i denne felles satsingen både mot markedet og i rene fysiske investeringer langs banestrekningen.

Kapasiteten vil ligge på 1 300 passasjerer daglig, og en ser for seg også å rette markedsføringen inn mot Oslo der flest turister kommer inn i landet. Likeså ser en for seg å utvikle et samarbeid med sterke lokale aktører innenfor turisme, herunder fylkets fire destinasjonsselskaper, fylkets store reiselivssatsing, hotellene i området, 62 Nord og Classic Norway.

Redaktøren tar også med en hilsen samt gode råd fra For Jernbanes distriktskontakt i Møre og Romsdal:

Først må eg få gratulere NSB og Raumabanens Utviklingsselskap AS med avtalen, og håper og trur at dette gir en fantastisk og spennende fremtid for Raumabanen. Tipper vi vil se over 200.000 reisende i 2009 på Raumabanen , og at innen 5-6 år vil passere 500.000 reisende. Eg foreslår følgende tiltak langs Raumabanen:

1. Økt skogrydding.
2. Bygging av utkikksplattform ved Trollveggen, Kylling bru og ved nedre inn gang på Stavem Vendetunnel med mulighet for fotostopp.
3. Bygging av fast plattform mellom spor 1 og 2 på Åndalsnes og Bjorli stasjoner for å lette av og påstigning når det gjelder ordinære tog pluss turisttog i forbindelse med krysning.

Til slutt håper eg at NSB, Classic Norway og Raumabanens Utviklingsselskap satser hardt og omfattende på markedsføring i media samt en oppfordring at det lages en FILM om Raumabanen som kan vises med kommentarer på flere språk. Lykke til med satsinga

Raumabana ved Trollveggen. *Foto: Leif J. Olestad.*

Traséval for høgfarts-bane Oslo - Trondheim

Rett før jul la det tyske konsulentselskapet WVI på oppdrag frå Jernbaneverket fram ein rapport om mogelege høgfartsbanesamband i Noreg. Rapporten konkluderte med at Oslo-Trondheim var best eigna. Dette under føresetnad av at traseen vart lagt gjennom Østerdalen då topografien der vil gje lavaste utbyggjingskostnadar.

Brynhild Vestad

Denne utgreiinga har vorte kritisert frå fleire hald. Blant anna har dei operert med tyske standardsatsar på utbyggjingskostnadar, noko som ikkje direkte kan overførast til norske forhold då til dømes dagstrekningar på mektige lag med lausmassar (som til dømes i Østerdalen) kan vere langt dyrare enn fjelltunnelar i grunnfjellsområder.

Eg vil vidare ha som utgangspunkt ein høgfartsbane mellom Oslo og Trondheim, og konsentrere meg om val av trasé. Min agenda her er at VWI ved å ha tilrådd Østerdal-trasé totalt ignorerar svært viktige moment. Eg vil vidare presentere tre punkt der eg meiner at ein vil vere betre tent med at traseen vert lagt gjennom Gudbrandsdalen.

1. Økonomisk i form av høgare passasjer grunnlag.
2. Større reduksjonar i klimagassutslepp.
3. Heilheitleg plan for høgfartssamband i Noreg.

1. Økonomisk i form av betydeleg høgare passasjergrunnlag

I ein Oslo-Trondheim-trasé gjennom Gudbrandsdalen vil passasjerane på Raumabanen kunne nytte same trasé frå Dombås, som er om lag 2/3 av sambandet. Frå fjoråret viser tala at berre mellom Molde/Ålesund og Oslo var flytrafikken 50% så stor som trafikken mellom Trondheim og Oslo. Med kraftig reduksjon i reisetid frå Dombås til Oslo vil fleire på Nordvestlandet finne det rasjonelt å reise med tog. Vidare vil Otta vere eit viktig innmatingspunkt for store delar av Sogn og Fjordane. Eit siste viktig punkt er at eit høgfartssamband i Gudbrandsdalen gjere det fullt mogeleg å dagpendle mellom Lillehammer og Oslo. Pendlargruppa vil og kunne utgjere eit viktig innteningspotensial for høgfartssambandet.

Det har vore hevda at eit høgfartssamband ikkje må ha stopp undervegs skal reisetida bli kort nok mellom endestasjonane, og at det difor kan vere fare for å gjere banen mindre attraktiv dersom den blir eit «distriktskompromiss.» Selskapet Norsk Bane tilbakeviser dette, og har stipulert reisetid mellom ulike samband der stopp er med. Der WVI poengterar at stopp undervegs vil gjere reisetida for lang, tek dei ikkje omsyn til at på Köln-Frankfurt-banen, som dei sjølv brukar som døme – køyrer toget på gammal bane med låg hastigheit fyrste og siste delen av traseen.

2. Miljømessig i form av reduserte klimagassutslepp

Flytrafikken utgjer ein viktig stor del av klimagassutslepp i Noreg. Eg vil difor argumentere for at eit høgfartssamband bør leggjast der det kan tevle mot, og vere med på, å redusere flytrafikken. I Møre og Romsdal har veksten i flytrafikken vore høgare enn landssnittet. I 2006 utgjorde flytrafikken mellom Oslo og Ålesund, og Oslo og Molde til saman 720.000. Berre denne trafikken er om lag halvparten så stor som flytrafikken Oslo – Trondheim, som i 2006 utgjorde 1.450.000 reisande. Og sidan årsskiftet har det vore varsla nye rekordar i flytrafikken i Møre og Rosdal, for både januar og februar. I tillegg kjem flytrafikken på SAS-ruta mellom Oslo og Kristiansund samt Widerøes Oslo og Ørsta/Volda. Med kortare reisetid frå Dombås til Oslo vil tog bli meir aktuelt og for dei som har lengre reisetid til Åndalsnes. I tillegg vil flytting av tungtransport over på bane gje store gevinstar i form av lavare CO2-utslepp.

Signaturtoget på veg over Dovre.
Foto: Roar G. Nilsson.

Det har vore forska mykje på energibruk til høgfartstog. Den siste tida har likevel enkelte medier og politikarar vore mikrofonstativ for det kontroversielle arbeidet til Roger Kemp. Kemp er kritisk til miljøgevinsten ved høgfartstog, og hevdar dei er svært energikrevjande. Desse slutningane er basert på ei tenkt linje mellom London og Edinburgh. Målingar frå samanliknbare eksisterande strekningar viser mykje lavare tal.

3. Heilheitleg plan for høgfartssamband i Noreg

Eit høgfartssamband gjennom Gudbrandsdalen vil vere eit svært gunstig utgangspunkt for å oppgradere Raumbanen til høgfartsbane og byggje ut vidare frå Åndalsnes til Ålesund.

Denne utvida Raumbanetraseen vart utgreidd av Norsk Bane i 1995. Sidan den gong har flytrafikken (og passjasjerpotensialet) hatt ein enorm auke. Ei forlenga bane til Ålesund vil og gjere det banen svært konkurransedyktig på godstrafikk. I tillegg til reduksjonar i klimagassutslepp vil dette gje betre trafikktryggleik i områder med smale og svingete vegar. Med val av Gudbrandsdalen kan ein difor unngå å isolere store delar av befolkninga (i jarnbanesamanheng) og la dei i overskueleg framtid vere avhengige av forureinande fly.

Gode grunnar som høgare passasjerpotensia, større reduksjonar i klimagassutslepp og plan for heilheitleg høgfartssamband i Noreg talar for trasé gjennom Gudbrandsdalen. Grundigare utgreiingar vil nok i framtida lande på det same. Det er berre å vente.

Kostnadsauke på store anlegg

Aktiviteten er høg både i økonomien generelt og i anleggsbransjen, noko som fører til press og høgare prisar.

Dobbeltsporet Sandnes – Stavanger

I statsbudsjettet er dobbeltsporet Sandnes–Stavanger omtalt med ei kostnadsramme på 1 575 mill. 2007-kr (estimat for uvisse: 85/15) og ei styringsramma på 1 394 mill. kr (estimat for uvisse: 50/50). Prosjektet blei eksternt kvalitetssikra i september 2005 (KS2). Jernbaneverket har i brev av 12. april 2007 informert Samferdselsdepartementet om at kostnadsramma for prosjektet ser ut til å bli overskriden. Departementet vil komme tilbake til saka på høveleg måte.

Alnabruterminalen

I statsbudsjettet er Alnabru godsterminal omtalt med eit kostnadsoverslag på 219 mill. 2007-kr. Prosjektet har ikkje vore eksternt kvalitetssikra av di kostnadsramma var lågare enn grensa for ekstern kvalitetssikring (500 mill. kr). Inntil 1. januar var det brukt om lag 26 mill. kroner på prosjektet. Løyvinga for 2007 utgjer 80 mill. kr.

Konseptet for den nye terminalen er endra frå bruk av truckar til bruk av kranar som lyftereiskap, noko som inneber ein monaleg auke i kapasiteten; frå om lag 240 000 TEU (standardmål for kontainarar) til 600 000 TEU. Nye utgreiingar syner at prosjektet vil koste om lag 685 mill. kr (ekskl. kostnader til lyftekranar som den nye terminaldriftaren må dekkje). Dei nye utgreiingane er gjorde med basis i betre og meir detaljerte planar. Dei nye planane syner m.a. at Jern-baneverket må leggje meir ressursar i fundamentering og straumforsyninga til kontainerkranane, og at ombygginga av signalanlegga blir meir kostbare.

Jernbaneverket utarbeider no ein ny hovudplan for prosjektet med tilhøyrande kostnadsoverslag og framdriftsplan som tidlegast kan leggjast fram for Stortinget i samband med statsbudsjettet for 2008. Dette inneber at utbygginga av ny kontainerterminal på Alnabru vil bli forseinka. Trafikksituasjonen på terminalen er i dag sterkt pressa og har nådd taket for kor mykje gods som kan handterast utan at det skaper store driftsproblem. Jernbaneverket i samarbeid med CargoNet vurderer difor å setje i verk mellombelse tiltak for å løyse kapasitetsproblema fram til den nye terminalen står ferdig. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saka i samband med statsbudsjettet for 2008. Ny kostnadsramme for prosjektet vil bli lagt fram for Stortinget etter at ekstern kvalitetssikring (KS2) er gjennomført.

Frå dobbeltsporbygginga ved Jåttå.
Foto: Arnt Ove Skogly

(Kjelde sd.dep.no)

Mange problemer med dobbelt-dekkerne

Mats Andersson

Artikkelen stod første gang på trykk i «Klart Spår» nr. 3-2006 som er medlemsbladet til Föreningen Svenska Järnvägsfremjandet. Artikkelen er oversatt og noe forkortet av redaksjonen

X40

X40

På forsommeren 2006 hadde SJ (Statens Järnvägar) mottatt 38 av i alt 43 bestilte toetasjestog med typebetegnelse X40 fra den multinasjonale franskbaserte produsenten Alstom. X40 er først og fremst ment for kortere regionalstrekninger og har vært satt i trafikk rundt Mälardalen. De har også blitt satt inn på fjernstrekningene Linköping-Gävle og Stockholm-Göteborg. Etter flere hendelser og klager både fra passasjerer og ansatte bestemte SJ seg for å ta X40 ut av Stockholm-Göteborg.- trafikken

De nye dobbeltdekkerne har vært beheftet med dørproblemer og klimaanlegg som bråker og stopper opp. Toalettene er for trange, tilretteleggelsen for handikappede er ikke god nok, plassen for bagasje er for liten og har ingen plass til sykler. Problemene med klimaanlegget er verst for reisende på fjernstrekningene. En passasjer fortalte at det var 52 grader varmt i kupéen. SEKOs forbundsleder Janne Rydén uttalte at ingen er villige til å betale for å reise med en rullende badstu. (SEKO = fagforeningen for service og kommunikasjon). SJ har innrømmet barnesykdommene. Ved at X40 kjøres i Mälardalen blir det enklere å ta dem inn til service, da verkstedet ligger i Västerås. Innkjøringen av X40 har pågått lenge og togsettene har vært i regulær trafikk i ett år, så det er merkelig at det fortsatt finnes så mange problemer.

Dørproblemene har medført forsinkelser som i sin tur medfører svært korte opphold på stasjonene. Dette har ført til uønskede hendelser som da en treåring ble frakjørt på plattformen i Skövde. Fagforeningen er også kritisk til at SJ har senket kravene til sikkerhetsutdannelse for ombordpersonalet. SJ anser at bare lokføreren trenger slik utdannelse.

Den lokale fagforeningen truet med å stoppe togene om ikke feilene blir rettet opp. På bakgrunn av den kraftige reaksjonen fra SEKO har SJ gitt seg. I juli 2006 begynte de å kontrollere togsettene. Janne Rudén uttaler at det var bra SJ endelig begynte å lytte til kritikken som har vært framført. De togsettene som er feilfrie kommer fortsatt til å gå i trafikk. – Dette handler ikke bare om SJ, men også om leverandøren av togsettene. Vi har til hensikt å drøfte kvatiteten på togene når vi møter SJs ledelse, sier Erik Johannesson – leder av SEKO SJ.

Ikke en ny togtype

Helt ny er dog ikke X40-konstruksjonen. Den er for det meste satt samen av moduler og standardkomponenter. Men med dagens høyteknologiske tog skal det ikke store endringene til før en komponent som fungerer i en sammenheng ikke gjør det i en litt annen sammenheng. Toget representerer et stykke rullende IT-teknologi og det er velkjent at enhver endring i et eksisterende system medfører en risiko for forstyrrelser. Derfor er det tester og atter tester som gjelder innen man kan være noenlunde sikker på at alt er OK; først «labtester» og siden ute i den harde virkeligheten. Utprøvingen må få ta den tiden den trenger. Tog er dessverre ikke hyllevarer, men krever en hel del lokale tilpassinger.

SJ ville ha et tog med plass til så mange passasjerer som mulig. Hvorfor anskaffet de et tungt motorvognstog og ikke et moderne loktog med en- eller toetasjes vogner, og med tekniske finesser som asynkronmotorer, tilbakemating av bremsekraften, effektiv motvirkning av sluring og automatkopling? Med et slikt togsett kunne man enkelt koplet vogner til og fra, og vognene kunne vært innredet etter skiftende behov. Slike togsett finnes på kontinentet og hadde blitt billigere i anskaffelse og fungert bedre enn X40.

Trolig var ikke X40 testet for den typen fjerntrafikk som det ble satt inn i, bla. hvor flere sett ble koplet sammen. I bunn og grunn er vel ikke X40 et dårlig tog, men noen har vært for ivrige. Til syvende og sist handler alt om penger for et Statens Järnvägar som er pålagt et avkastningskrav på hele 13 % ! (Stortinget har pålagt NSB-konsernet et avkastningskrav på 7,2 %, red. anm.) De 2,7 milliardene som toetasjestogene har kostet kan knapt kalles velanvendte penger. Problemene med X40 er et ytterligere eksempel på hvor vanvittig det blir når pengene får styre så mye som de gjør i dag. Man må spørre seg hvordan det gikk til når X40-settene ble bestilt. Hvem var med og hvem fikk siste ordet; teknikerne, økonomene, passasjerene, personalet eller hvem?

Meir gods over frå veg til Dovre- og Raumabanen!

NJK(Norsk jernbaneklubb) avd. Raumabanen heldt sitt årsmøte den 29. april på Dombås. I tilknytning til årsmøtet hadde dei og Jernbanens Venner på Otta invitert ordførarane i Dovre, Lesja og Sel, leiaren av For Jernbane og lokal presse for å setje fokus på korleis få meir gods bort frå vegen og over på Dovre- og Raumabana. Ordføraren i Lesja hadde i vinter gått ut og kalla tungtrafikken på Rv 136 for «terrorisme.» Diverre hadde han ikkje høve til å delta på møtet. Dag Erik Pryn, ordførar i Sel kommune, framheva arbeidet med å få til ein lokal godsterminal på Otta som i tillegg til Gudbrandsdalen også må betjene trafikk til og frå Vestlandet. På oppdrag frå Sel hadde Rolf Gillebo frå Civitas rekna ut eit investeringsbehov for terminalen på mellom 8 og 22 millionar. Pryn etterlyste ein nasjonal politikk for regionale godsterminalar. Han meinte at ein statleg, nøytral og ikkje-profittdriven organisasjon burde stå som drivar av godsterminalane i Norge.

– Marknaden åleine vil ikkje vere tilstrekkeleg for å etablera slike terminalar, meinte han. Pryn opplevde Samferdsledepartementet som høfleg lyttande og Jernbaneverket som interessert, men avventande i høve til politiske signaler.

Leiaren av For Jernbane peika på ei rekkje faktorar som påverker fordelinga av tungtrafikk mellom bane og veg. Han nemde mellom anna lokførarmangel, naudsynte investeringar i fleir og lengre møtespor, ev. køyre kortare godstog, utvikla nye vogner som utnyttjer høgda og breidda i jernbaneprofilet betre, auka kapasiteten på terminalane samt tiltak for enkel omlasting mellom tog, båt og bil, køyreforbod for tungtrafikk om natta gjennom tettstader, vegprising, fleire kontrollar av tunge køyrety og samt kviletider og at tungtransporten må betale for sine samfunnsøkonomiske kostnader.

På Årsmøtet utforma NJK Raumabanen og Jernbanens Venner ein felles uttale:

Vår tid krev god kommunikasjon og rask og effektiv samferdsel og Noreg må ha arbeidsredskap som er tilpassa oppgåva. Ein god redskap er å nytte norske jernbanespor og avlaste vegtransporten der veg og bane går parallelt. Her i Gudbrandsdalen er dette tilfelle og etter ein vinter med stort fokus på vegvedlikehald og høg trailerfart gjennom våre område, er vi undrande til at så få prater om alternativet som er godstransport på jernbanen. Vi registrerer stor interesse frå næringslivet for å få godstransporten over på bane, men kapasiteten er sprengt særleg på materiellsida og på sporet. Vi er samtidig for gode, effektive og sikre vegar og er glade for stort engasjementet for ny E6 gjennom Gudbrandsdalen, men der det likevel ligg eit jernbanespor så skal dette nyttast. Tradisjonelt har norsk jernbane hatt ein sterk posisjon og dermed vanskeleg og forstå den nedbygginga vi har vore vitne til i lang tid. Vi må lære av jernbaneutviklinga nedover Europa og regulere trailertransporten. Her har Noreg mykje å lære.

Kvifor er det ikkje fleir politikarar som framhevar jernbana i dagens samferdsels-Noreg? Vi er inne i eit valår og nå får vi sjå om det går an å samle kreftene, for argumenta er på plass!

Stikkorda er miljø, avlaste vegnettet/ trafikksikring, nytte ressursane til eit eksisterande transportmiddel og at oppdragsgjevaren betrar konkurranseevna ved billegare frakt med bane. Her prater vi om ein vinn/ vinn situasjon og dette må vi nå nytte fullt ut.

NÅ VIL VI HA SKIKKELEG JERNBANEPOLITIKK I OPPLAND, MØRE OG ROMSDAL OG I RESTEN AV LANDET!!

Hans Schrøyen Isachsen
NJK Raumabanen

Kåre Simenstad
Jernbanens Venner på Otta

Vi tek jobben; klar til avgang frå Dombås st.

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

Krav om langsiktighet, helhetssyn og prosjektfinansiering

I Nasjonal Transportplan fra 2004 går Regjeringen inn for at det i perioden 2006-2015 skal nyttes i alt ca. 49 milliarder kroner til investeringer på stamveier og jernbanestrekninger i åtte transportkorridorer.

Øystein Noreng

Fullt og helt og ikke stykkevis og delt.

Den uventet sterke veksten i det tidligere Petroleumsfondet, nå Statens Pensjonsfond Utland, og avkastningen tilsier et grunnlag for vesentlig høyere bevilgninger. Både behovet og de økonomiske forutsetningene er til stede for et skippertak for norsk samferdsel. Alternativene er å kjøre Fondets realavkastning tilbake til Fondet, med en enda større oppbygging av finansformue og enda høyere eksponering overfor risiko i internasjonal økonomi, eller å bruke enda mer på omsorg og velferd.

Selv om petroleumsvirksomheten krever innsats i form av arbeidskraft og kapital setter avkastningen Norge i en særstilling. I 2005 sto den netto kontantstrømmen fra virksomheten på NOK 285 milliarder for om lag en tredjedel av statens samlede inntekter. Den indirekte bruken av oljeinntektene er en særnorsk ordning, kommet på plass etter flere fadeser med overdreven bruk oljeinntekter. Siden Norge i 1996 begynte å sette oljepengene på bok fremfor å bruke dem direkte, har norsk innenriksøkonomi vært skjermet for de verste svingningene i olje-prisen. Oljeprisfallet i 1998-99 hadde begrenset virkning på norsk fastlandsøkonomi. Bufferen var Fondet, hvis inntekter i to år avtok sterkt. Deretter har høye oljepriser bidratt til en uventet sterk inntjening gjennom flere år. Fra 1.1.2001 til 1.1.2007, har Fondet vokst fra NOK 387 milliarder til NOK 1784 milliarder, mer enn en firedobling på seks år. Ved inngangen til 2010 forventes Fondet å ha vokset til over 3000 milliarder kroner. I 2003 var uttaket til statsbudsjettet nesten det dobbelte av realavkastningen; i statsbudsjettet for 2007 er det praktisk talt samsvar, 70 milliarder kroner. I 2010 vil bruk av handlingsregelen kunne gi et uttak på over 120 milliarder kroner.

Som et av verdens mest formuende land særtegnes Norge ved en uvanlig dårlig utbygget infrastruktur i veier og jernbaner. Norge er Europas sinke i utbyggingen av veier, som påpekt av Knut Boge («Norge er Europas veisinke», Horisont nr. 4, 2006). Med dagens bevilgninger er stamnettet av veier mange tiår unna dagens krav til kapasitet, trafikksikkerhet og miljø. Jernbanen er enda verre stillet. Utilstrekkelig infrastruktur er en alvorlig hemsko for næringslivet. Den er selvpålagt.

Bakgrunnen er både politisk strid mellom landsdeler og en lite hensiktsmessig budsjettering. Som påpekt av Sverre Knutsen og Knut Boge (*Norsk Vegpolitikk etter 1960 - stykkevis og delt?*, Oslo 2006, Cappelen, s. 32), har Finansdepartementet i lengre tid ansett bevilgninger til samferdsel som en utgift, ikke som en investering for å skape fremtidige inntekter. Forskning har fått en tilsvarende skjebne. Nedvurderingen av samferdselens betydning understrekes av at Finansdepartementets høye krav til avkastning på veiprosjekter, ti prosent på 1960-tallet, deretter fram til 2005 åtte prosent på veier og sju prosent på jernbaner, og nå fire prosent. I praksis har dette innebåret at fram til 2005 satte Finansdepartementet et dobbelt så høyt krav til å bygge ut landet ved investeringer i norske veier og jernbaner, med forholdsvis lav risiko, enn til avsetningen gjennom Fondet i utenlandske finansielle instrumenter, med en vesentlig høyere risiko. Til sammenligning har kravet til årlig avkastning på samferdselsprosjekter i Sverige og Tyskland lenge vært tre prosent, i Finland fem prosent. Høye krav til avkastning på prosjektene har i mange tiår svekket bevilgningene til norsk samferdsel, hvilket er noe av den historiske bakgrunn for dagens dårlige forfatning av norske veier og jern-baner.

Norge, med Europas mest spredte befolkning og næringsliv, har i lengre tid pålagt seg selv Europas høyeste kalkulasjonsrente i samferdselsinvesteringer. Kravet til avkastninger på investeringer var lenge like høyt som kravet til avkasting i aksjemarkedet, til tross for en vesentlig lavere risiko. Dette er urimelig og viser en påfallende målkonflikt blant politikere; samtidig som investeringene i samferdsel strupes skal hovedtrekkene i bosettingsmønsteret opprettholdes. Urimeligheten i Finansdepartementets krav til høy avkastning viste seg blant annet ved bygg-ingen av den nye broen over Svinesund; den var langt mer lønnsom på svensk enn på norsk side. Dette er meningsløst og viser Finans-departementets historiske mangel på helhetssyn. Et annet eksempel er norsk fiskeeksport, der bedervelighetten av fersk fisk gir transporttiden en kritisk økonomisk betydning, slik at dårlige veier gir et direkte økonomisk tap. I dette markedssegmentet burde en rask jernbane ha en vesent-

lig større markeds-andel. Et tredje eksempel er at næringslivet på Sunnmøre er betjent av både dårlig vei og en dårlig, halvveis bygd bane.

Situasjonen er grotesk. Rundt Oslofjorden, på Jæren, og rundt Bergen og Trondheim er folketettheten på kontinentalt nivå, men her mangler både firefelts motorveier og dobbeltsporete jernbaner. På grunn av sjeldne og langsomme tog går passasjerene over til privatbiler, busser og fly. Distriktene lider ved dårlig, dyr og langsom transport som svekker konkurranseevnen. De sentrale strøkene lider ved forstoppelse av veinettet og et utilstrekkelig skinnenett. Samtidig preker politikerne miljøvern, men de synes tafatte der en innsats ville merkes, i samferdselspolitikken.

I stedet for å bevilge 12 milliarder kroner til investeringer i skinnegang, burde målet være 62 milliarder kroner over ti år. Behovet er der, pengene er der, prioriteringen og organiseringen utestår. En årlig ekstra bevilgning på for eksempel 5 milliarder kroner ville kunne gi inntil 100 kilometer ny jernbane årlig, eller inntil 1000 kilometer ny bane, som den foreslåtte sørnorske ringen, i løpet av ti år. Anslagene er ment som en anskueliggjøring av mulighetene.

Norsk budsjettpraksis i samferdselsinvesteringer er: preget av stykkevis og delt opplegg. Knappe midler til veier blir gjenstand for lokale dragkamper som resulterer i en utbedring og nyanlegg av korte parseller, hvilket i praksis innebærer å flytte på flaskehalser i trafikken fremfor å fjerne dem. Veibygging i korte stumper gjør at tidsgevinsten for trafikantene blir beskjeden i forhold til investeringene. Europavei E 18 langs Sørlandet er et eksempel blant mange. En tilsvarende betraktning gjelder for jernbanen, der utbedringer av korte, atskilte strekninger ikke bidrar nevneverdig til å øke reisehastigheten og senke reise-tiden over lengre avstander. Vestfoldbanen er et eksempel.

Alternativet er å bygge nytt eller ruste opp lengre strekninger mellom to knutepunkter, der fokus settes på helheten, på samlet kapasitet, fremkommelighet og reisetid. Behovet er å bygge fullt og helt, ikke stykkevis og delt. Fokus på helheten må understøttes av bevilgninger til større prosjekter på flerårig basis. Erfaringer fra Finland kan vise fordelene ved en helhetlig finansiering og organisering av jernbaneprosjekter.

Togcharter til Italia !

Allerede fra i sommer kan du ta toget sørover med NSB og Star Tour til Gardasjøen.

– Tog er i tiden. Tog er både prisvennlig og miljøvennlig, sier informasjonssjef Lena Petersson i Star Tour. De nye samarbeidspartnerne håper og tror det finnes et marked for togreiser sørover fra Norge, som i Star Tours verden vil kalles for Blue Train.

– Dette føles helt riktig. Vi er Norges største arrangør av feriereiser og eksperter på ferie, uansett hvordan du reiser. Med økende miljøengasjement skal vi ikke se bort fra at dette kan bli større enn vi tror, sier informasjonssjef Lena Petersson. Foreløpig tilbys togcharter til Gardasjøen, og byene Garda, Riva del Garda og Bardolini, men flere turer er under planlegging.

– Om etterspørselen er der kan vi utvikle deler av vårt Middelhavsprogram slik at kunden selv velger om de vil fly eller ta tog, legger hun til. Også selve transporten inngår som en del av opplevelsen. Dette er et spennende samarbeid som vi håper kan utvikle seg videre, sier informasjonssjef i NSB, Åge-Christoffer Lundeby.

Mindre klimagasser

Reiser du med tog fra Oslo til Gardasjøen så slipper du ut kun 170 kilo CO2 per person, til sammenligning er utslippene per person 223 kilo med bil og 350 med fly.

Reiserute og destinasjon

Toget går fra Oslo S tidlig ettermiddag via Sverige og Berlin. Du er framme ved Gardasjøen tidlig neste kveld. Med på reisen følger en togvert til og med München. I Garda bor man en uke, og kan velge mellom hotell i ulike kategorier. Garda er like ved operabyen Verona. ved avreise 25. mai. kostet turen fra 3945 pr pers:

Gardasjøen. *Foto: Fritidsresor*

- Tog t/r Oslo - Gardasjøen
- Liggekupe Malmø-Berlin og Berlin-Malmø. Eventuelt kan man bestille sove kupe med mulighet for privat dusj/WC.
- Reserverte sitteplasser. Oslo-Göteborg i Comfortsonen til NSB.
- Togvert t/r Sverige - München
- Reiselederservice i Garda
- Overnatting syv netter på hotell med frokost

For mer info se www.startour.no.

Knytt Norge til det europeiske høyhastig-hetsnettet i 2008

Debatten om utbygging av jernbanenettet sørover mot Sverige og kontinentet er viktig, men vi må også se på tiltak som kan gi effekter på kort sikt.

Holger Slaupitz

Berlin - Hackscher Markt.

I dag kjører NSB noen regiontog mellom Oslo og Göteborg, som igjen har forbindelser videre sørover. Men korrespondansene er dårlige. Fram til desember 2006 var det mulig å reise fra Oslo til Hamburg på dagen, fra Oslo kl. 07.00, med bytte i Göteborg og knapp overgangstid i København. Motsatt retning var det en brukbar forbindelse hele strekningen, med bytte i København og Göteborg. Noen mindre justeringer av togtidene har resultert i at begge forbindelsene er blitt brutt. På sørtur ankommer toget fra Göteborg til København 1 minutt før toget videre til Hamburg går. Motsatt retning er det blitt 12 minutter «negativ overgangstid» i København. Med andre ord: Det er ikke lenger mulig å reise mellom Norge og kontinentet med tog på en dag. Skal en et stykke sør i Europa, er det mulig å ta 07.00-toget fra Oslo med bytte i Göteborg og nattog videre fra København, med litt venting i København. Deler av året er det mulig å ta 13.00-toget fra Oslo med bytte i Göteborg og nattog Malmö–Berlin. Om sommeren kjører SJ nattog mellom Oslo og Malmö, som gir langt bedrereisemuligheter.

Det som virkelig kan gi togreising til kontinentet en ny dimensjon, er et reetablert natttog mellom Skandinavia og Nord-Tyskland. Det kanskje ikke så mange er klar over, er at togforbindelsene videre fra Hamburg er svært gode. Dersom en er framme i Hamburg før kl. 08.30, vil det være mulig å nå mange hovedsteder og store byer i løpet av dagen. Noen eksempler på byer som da kan nås uten togbytte etter Hamburg: Berlin kl. 10.43, Dresden kl. 12.51, Praha kl. 15.21, Bratislava kl. 19.42, Budapest kl. 22.17, Frankfurt kl. 13.00, München kl. 14.43, Basel kl. 16.55 og Zürich kl. 17.58. Legger vi inn et ekstra togbytte, når vi Amsterdam kl. 15.25, Brüssel kl. 17.01, Paris kl. 19.05, Wien kl. 19.34 osv.

Skal det oppnås tilfredsstillende lønnsomhet i et nytt nattog, må det samle opp flest mulig aktuelle trafikkstrømmer, dvs. både reisende fra Norge og fra befolkningsrike deler av Sverige. Et mulig tilbud kan være nattog fra Oslo ca. kl. 19.30, avgang fra Göteborg litt før midnatt og ankomst til Hamburg ca. kl. 08.30 eller litt seinere. Sør for Göteborg vil toget kunne stoppe i Malmö og Høje-Taastrup (ved København), og det kan muligens erstatte dagens tog 399 mellom Oslo og Göteborg. Det vil bli god forbindelse fra Stockholm med X 2000 (fra Stockholm kl. 20.15 med ankomst til Göteborg kl. 23.17). Om sommeren kan det eventuelt gå egen sovevogn Oslo–Malmö. Motsatt retning vil toget kunne gå fra Hamburg på kvelden og ankomme Göteborg tidlig på morgenen og Oslo tidlig på fortmiddagen

En «billigvariant» kan være å kjøre nattog bare mellom Göteborg til Hamburg, med korrespondanse med tog 399 fra Oslo kl. 18.00. Et tog fra Göteborg ca. kl 22.30–23.00 vil kunne være i Hamburg enda litt tidligere og gi gode reisemuligheter derfra. Motsatt retning vil en slik løsning gi ankomst til Göteborg tidlig på morgenen og forbindelse videre til Oslo med tog 394 som er i Oslo kl. 10.45. Også «billigvarianten» vil gi gode forbindelser fra/til Stockholm.

Det er ikke sikkert at et nytt nattog mellom Skandinavia og Nord-Tyskland vil være bedriftsøkonomisk lønnsomt, og ordinære driftstilskudd fra det norske staten er det neppe mulig, eller ønskelig, å få. Men kanskje det ligger muligheter gjennom Nordisk Råd eller EUs såkalte interreg-midler?

NSB og SJ bør vurdere mulighetene for et samarbeid – kanskje også med tyske DB – om et tilbud som kobler Skandinavia til de gode europeiske togforbindelsene. Tilbudet vil ikke bare egne seg for nordmenn og svensker som skal «nedover», men like mye for folk på kontinentet som ønsker en «grønn» ferie i nord.

Høyere baneavgift i Sverige ?

Den svenske regjeringen utreder en fordobling av baneavgiften. Til sammenlikning foreslår den norske regjeringen i revidert nasjonalbudsjett å utvide fritaket for kjøreveisavgift på jernbane til å gjelde alle transporter med akseltrykk under 25 tonn. En eventuell høyere baneavgift vil også ramme norske togoperatører som kjører i Sverige. Baneavgiften tilsvarer i dag ca 10 % av kostnaden. Den svenske Regjeringens ambisjon er at alt skal være selvfinansierende. Regjeringen vil også at forsikringspremiene skal dekke helsevesenets utgifter ifm. trafikkulykker. I denne sammenhengen har For Jernbanes søsterforening Föreningen Svenska Järnvägsfremjandet kommet med en uttalelse som vi gjengir her:

Försämra inte tågets konkurrenskraft !

Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet protesterar mot finansdepartementets uppdrag till Banverket att utreda fördubblade banavgifter. Det skulle innebära överflyttning av person- och godstågstrafik till andra trafikslag om inte dessas avgifter förändras i motsvarande grad. Och hur går det då med den miljöimage regeringen vill skaffa sig? Vi kräver att varje transportslag skall bära sina kostnader.

Det gör vare sig flyg, bil eller tåg idag. Om man räknar med kostnader för miljö, hälsa och olyckor framstår tågtrafiken som den minst subventionerade. Den tunga lastbilstrafiken betalar inte ens slitagekostnaderna på vägen. En 60 tons lastbil sliter på vägen som 75.000 personbilar enligt Väg-verket. Den tunga trafikens slitage uppskattas till 5-10 kronor milen. Dess kostnader för döda och skadade uppskattas till 15-20 kronor milen och miljökostnaderna till 20 kronor milen. Minst 40 kronor milen som skall multipliceras med 650 miljoner körda mil. Långtradartrafiken körs med utländska lastbilar, utländska chaufförer och utländskt bränsle och orsaker således kostnader men inga skatteinkomster i Sverige. Skall järnvägen och inhemska åkare kunna konkurrera måste Sverige införa kilometerskatter.

Vi kräver en rättvis konkurrenssituation för järnvägen. Då behövs stora investeringar för att öka kapaciteten. Flaskhalsar måste bort. Det behövs dubbelspår på de flesta håll och fyrspår in mot storstäderna för att inte långsamma tåg skall bromsa snabbare tåg.

AKERSHUS
FYLKESKOMMUNE

– Akershus fylkeskommune legger premisser for kollektivtilbudet i fylket.
– For en region i vekst kreves det et godt og effektivt kollektivtilbud.
– Jernbanen er ryggraden i kollektiv trafikken i Akershus.
– Oslopakke 3 inneholder betydelige investeringer i jernbane og andre kollektivtilbud.

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

Åpne stasjonar

For Jernbane arrangerte den 11. mai seminaret «Åpne stasjoner.» Føremålet var å setje fokus på korleis få liv og aktivitet i stasjonsbygningar som står tomme slik at fleire veljer toget som transportmiddel, knytte kontaktar og vere idéverkstad.

Kjell Erik Onsrud

Kva var meir naturleg enn å halda seminaret på ein stasjon? Valet falt på Stiftelsen Kultur-Punktet Sandermosen Stasjon på Gjøvikbanen, 15 km nord for Oslo S. Sandermosen har scene og arrangementserfaring. Seminaret var primært retta inn mot jernbanekommunar og interesserte/leigetakarar i stasjonsbygningar. Det var fullt hus og god stemning med i alt om lag 40 deltakarar. Naturlegvis nytta vi toget som transportmiddel.

Det er mange faktorar som er med og avgjer folks val av reisemiddel. Slikt som inntekt, bilettprisar, tilgjenge, frekvens, punktlegheit og kor enkelt/billeg det er å nytta bil er truleg langt viktigare enn sjølve stasjonsbybningen. Likevél er desse bygningane ein del av fasaden og dermed folk sitt møte med jernbanen. Fleire byar og tettstader har vokse fram rundt stasjonane og arkitekturen er oftast sérmerkt og flott. Som kjent har den tekninske utviklinga og tankar om økonomisk drift gradvis ført til færre og færre jernbanetilsette ved stasjonane. Også bilen har gjort sitt beste for å dra tettstadsutviklinga og «livet» bort frå stasjonen. På fleire stadar ligg stasjonsbygningen der litt for seg sjølv og kan fort bli eit offer for hærverk og forsøpling. I værste fall vert venterommet stengt eller bygningen riven. Takk og pris er det stort sett ikkje slik. Somme stadar har lokale krefter fått til aktivitetar i stasjonsbygga som t.d. blomsterbutikk, nærmiljøsenter, friviljugheitssentral, skysstasjon, restaurant/bar/kafé, teater/konsertscene og galleri, og på dei store stasjonane har NSB/Jernbaneverket lagt til rette for butikkar og anna servicetilbod.

Historien

Fyrst ut som foredragshaldar var historikar Trond Bergh, som mellom anna har vori med og skrivi bind 1 «Nye spor og nye muligheter» av jubileumsverket «Jernbanen i Norge 1854-2004.» Han fortalte at iveren var stor den første tida etter å byggje jernbane. For at utbyggjinga skulle bli så billeg som mogeleg vart det mykje smalspor. Dei kneip også inn på standarden på sporet og togmateriellet.

kulturPUNKTET Sandermosen stasjon. *Foto: Jan T. Hylle.*

Mellom anna gjaldt det å unngå fordyrande tunnelar og skjeringar. Difor vart linene svært svingete, noko det norske jernbanenettet framleis ber preg av. Men ein ting spara dei ikkje på, og det var stasjonsbygningane! Dei var viktige symbolbygg for framsteget og det moderne. Det preger óg jernbanen i Norge er at vi har rett mange stasjonar. Det vart ikkje bygd jernbane utan eit lokalt engasjement. Tanken om eit nasjonalt jernbanenett var ikkje til stades den fyste tida. Naturleg nok ville dei lokale interessene ha ein stasjon i nærleiken av seg. Difor hadde Norge på eit tidspunkt langt fleire stasjonar enn Finland endå jernbanenetta i dei to landa var om lag like lange.

ROM

Viseadministerernde direktør Nils Vangdal heldt innlegget frå ROM-Eiendom. NSB eig alle stasjonsbygga frå før 1996 då Jernbaneverket vart oppretta. I NSB konsernet er det ROM-Eiendom som har hand om bygningsmassen. ROM eig 346 stasjonar som i alt omfattar 840 bygningar. 48 av stasjonane er i dag ikkje utleigd. Desse stasjonane representerer 274 bygningar. Det var stor intersse og mange spørsmål og innspill i høve til innlegget frå ROM-Eiendom. Det kom fram både ris og ros. Ordføraren i Nedre Eiker kommune, Rolf Bergersen og Kjell Orsten, som i 14 år har drivi kafé/bar i Mjøndalen stasjon uttrykte frustransjon over skiftande rammevilkår som til tider hadde gjort det til ei stor utfordring å drive vidare. Men, som Órstén la til; - er ein idealist så gjer ein ikkje opp så lett. Ein representant for Gruvemuseet på Grua fortalde at dei for eit par år sidan måtte flytte ut av Grua stasjon fordi ROM brått satt opp husleiga kraftig (marknadsleige). Den nystarta kaféen på Ås stasjon var derimot svært nøgd med ROM. Nils Vangdal lova nå meir stabile og leigetakarvenlege vilkår framover. Han medga at ROM hadde skifta strategi litt for ofte og forstod godt frustrasjonen leigetakarane hadde opplevd. Det er no ein grunnleggjande målsettjing for ROM at bruken av stasjonsbygga skal støtte opp under bruken av toget som transportmiddel. ROM ynskjer aktivitet/bruk framfor at stasjonane står tomme. ROM er viljuge til å strekkje seg for å støtte opp under gode stasjonstiltak. Om naudsynt forutsetter dei at også Jernbaneverket og lokale styresmakter/interesser stiller opp. Profittmaksimering er ikkje lenger eit mål, men ROM vil stille krav om lønnsemd på sikt. Vidare ynskjer ROM primært å eige stasjonane framfor å selje dei, og dei ser på riving som ein siste utveg. Vangdal fortalde at ROM systematisk skal ta for seg banestrekning for banestrekning for å kartleggje moglelgheiter og tiltak ved

stasjonane. Dei vil konsentrere innsatsen dit kor det er mest trafikk. Vangdal fortalde at søndag den 13. mai kom dei til å opna eit tilbod om trygg sykkelparkering og sykkelverkstad ved Fredrikstad stasjon. Tilbodet skal driftast av Kirkens bymisjon lokalt. Han kunne og fortelje at det nyleg er opna eit galleri på Eina stasjon.

På programmet stod også foredrag av fire representantar for «nye» brukarar av stasjonsbygg; Ås, Mjøndalen, Kjelsås og Sandermosen stasjonar.

Ås

Trond Ketil Gjeving frå Follo Futura fortalde om Ås stasjon. Follo Futura er ein allsidig arbeidsmarknadsbedrift som mellom anna driv eigen attføringsverksemd i form av ein kafe. Kaféen held til i Ås stasjon saman med Galleri Texas BA. Ein del av det same lokalet vert nytta som venterom, som Jernbaneverket leiger av ROM. Stasjonen er difor ein reisemessig, kulturell og kulinarisk møtestad. Ås stasjon er åpen sju dagar i veka, på kvardagane frå kl. 06 og i helgene frå kl. 12. Ås stasjon har heimeside: aas-stasjon.no. Gjeving la vekt på at det hadde vore mykje arbeide og mange utfordringar å restaurera og byggje om ein bygning som har stått i 130 år.

Mjøndalen

Ordførar Rolf Bergersen i Nedre Eiker kommune gjorde rede for stasjonsprosjektet «Levende stasjoner i Eiker.» Prosjektet ble starta opp i 2003 i lag med nabokommunen Øvre Eiker og Buskerud fylkeskommune, Jernbaneverket, NSB og Celexa AS nå ROM-Eendom. Øver og Nedre Eiker har i sum vél 16.000 yrkesaktive, og ca. 65 % av dei pendler ut av heimkommunen. Potensialet for auka kollektivandel synes å vere stort. Til saman har dei fem stasjonar som ligg på Bergens- og Sørlandsbanane mellom Drammen og Kongsberg. Hokksund og Mjøndalen stasjonar blir drivi av krefter utanfor jernbanen. I tillegg til venterom er det her kafé, bar, restaurant og dans. Siktemålet med prosjektet var å fremja ein positiv utvikling for jernbanen slik at fleire vel å reise kollektivt. Partane ser på stasjonane som sentrale knutepunkter i denne samanhengen. I desember 2003 la ei felles arbeidsgruppe fram ein tiltaksplan for stasjonane. Prosjektet er no formelt lagt ned, men partane har framleis kontakt. Mellom anna har dei faste møter to gonger i året. Av dei tiltaka som arbeidsgruppa peikte på er det gjennomført at drivarane av Mjøndalen og Hokksund stasjonar får tilskot for å halda toaletta åpne som offentlege toalett og for å utføre lettare vaktmeisteroppgåver på stasjonsområda. På dess to stasjonane er det også satt opp skjermar som syner avgangstidene for tog og buss (ikkje sanntid). Neste år har dei planane klare for å utbetre plattformene på Hokksund stasjon, dersom regjeringa kjem med pengane. På sikt er målet er å få gjennomført alle dei tiltaka som arbeidsgruppa peikte ut.

Kjelsås

Kjelsåspaletten er ein kunstmålarklubb som leiger venterommet i Kjelsås stasjon, ein stasleg lafta bygning frå år 1900. For tida har klubben 16 medlemmer, og det er plass til fleire. Dei måler med oljefargar og har felles arbeids-kveldar og kurs. Kvar måndag mellom 18 og 20 er det «åpen stasjon» kor publikum kan kome innom og sjå og høyre om verksemda.

Sandermosen

Bestyrar Tore Frisell Haagensen heldt foredrag om stiftelsen kulturPUNKTET Sandermosen stasjon og om idéen om kulturBANEN til Gjøvik. I samband med OL i 1994 skulle Sandermosen stasjon rivast. Det synte seg at bygningen inneheldt tekniske installasjonar som enno var naudsynte for togdrifta, og slik vart bygningen likevél ståande. Maridalens Venner ynskte at nokon kunne drive ei verksemd i stasjonen slik at den kunne bevarast. Høgsterettsadvokat Erling Krogh og initiativtakar til kulturPUNKTET, Tore Frisell Haagensen fekk med seg gode krefter som førte til at stiftelsen kulturPUNKTET Sandermosen stasjon vart etablert. I 1998 gjorde dei leigeavtale med NSB. Verksemda ved stasjonen skal oppfylle krava som er nedteikna i formålsparagrafane. Mellom anna : «kulturPUNKTET skal ta vare på stasjonens egenart og tradisjoner, bidra til positive togopplevelser og økt bruk av toget i forbindelse med arrangementer i marka.» På Sandermosen vert det arrangert teater, konsertar, ákedag for barna, soppturar, seminar m.m. I samband med konkurranseutsetjinga av Gjøvikbanen vart «stopp ved behov» ved mellom anna Sandermosen stasjon innstilt. kulturPUNKTET har no høve til å tinge stopp i samband med arrangementer mot å betala 250 kroner pr. stopp. Haagensen ga uttrykk for at nyordninga har gjort det mykje tyngre å driva aktiviteten på Sandermosen stasjon.

Tore Frisell Haagensen er også primus motor for konseptet med kulturBANEN til Gjøvik. Idéen er at alle dei tomme stasjonsbygningane langs banen skal takast i bruk til kulturrelatert verksemd. Med i konseptet høyrer óg ein turveg mellom stasjonane langs heile banen slik at tog, kultur og fysisk aktivitet enkelt kan kombinerast.

På seminaret vart det servert økologisk mat. Etter foredraga hadde deltakarane uformelle drøftingar rundt ei seminaroppgåve som gjekk ut på å beskrive utfordringar og mogelegheiter i høve til fire ulike tenkte stasjonar; By, Forstad, Bygda og Utmark.

God stemning på seminaret. *Foto: Jan T. Hylle.*

Felles svensk-norsk toganbud

For første gang har svenske Rikstrafiken og Samferdselsdep. i Norge lagt ut et felles anbud for persontrafikken på hele strekningen Narvik - Stockholm/Göteborg. Det betyr at fra neste sommer vil ett togselskap trafikkere hele strekningen. Kontraktsperioden går fram til 2013. Dette er bare halvparten av kontraktstida på Gjøvikbanen (10+2 år). Korte avtaleperioder er ikke gunstig for togbransjen hvor nødvendige investeringer blir mer omfattende enn i bussbransjen og operatøren bør ha sikkerhet for en lengre nedbetalingstid.

Bakgrunn

Etter at monopolet falt på svenske jernbaneskinner i 2000 vant Tågkompaniet det første anbudet, mens NSB fortsatte å kjøre på norsk side. I 2003 ble trafikken på svensk side overtatt av Connex (nå Veolia Tran-sport AB), mens Ofotbanen AS fikk en avtale med NSB om å utføre transporten på den norske delen av strekningen. Fra 2005 til 2006 betalte Rikstrafiken 53,2 mill. SEK for å få utført transporten, mens de nå årlig betaler 48,2 mill. SEK. Det norske bidraget til togoperatøren vil bli betalt ut via Rikstrafiken. NSB skal ha fått vel ni millioner kroner fra staten for persontrafikken på Ofotbanen. Ofotbanen AS har de siste årene fått atskillig mindre som underleverandør til NSB.

Tre anbud

Den 27. april gikk fristen ut. SJ (Statens Järnvägar), Tågkompaniet og den nåværende operatøren Veolia (tidl. Connex) har lagt inn anbud.

– Nu fokuserar vi mera på kvaliteten, att toaletter, duschar och ventilation fungerar, sier Veolias togsjef Gunnar Wulff.

Tågkompaniets adm.dir, Bengt-Erik Johansson, er ikke skremt etter det forrige anbudet da oppdraget gikk tapt til Connex.

– Det var ingen förlust, snarare en katastrof för den som vann den gången, sier han. Dersom Tågkompaniet vinner lover Bengt-Erik Johansson at det skal bli overraskelser for de reisende;

– Vi ska återupprätta kvalitet och förtroende. Det är mycket turister som reser med tågen och det kommer att märkas att resan startar redan när man kliver på tåget. Forrige gangen skaffet Tågkompaniet panoramavogner og kjørte også med sovevogner fra den gamle klassiske Orientekspressen.

Bilettpriser

Tågkompaniet vil ikke uttale seg om billettprisene før anbudet er avgjort. SJ derimot lover lave priser.

– Vårt prissystem är snarlikt det som Ryan air har inom flyget. Då kan man hitta riktigt billiga biljetter och inte några få sådana. Det är inte omöjligt att vi säljer resor för 90 kronor över längre avstånd. Vi kommer i många lägen att vara väldigt billiga, sier Jan Kyrk, SJs Norrlandsjef.

Tror på togtrafikken

SJ tror på gode utsikter för togtrafikken i Norrbotten. Planene om turisttog til Narvik i sommer har SJ skrinlagt, men vinner de så har de en «plattform» hvor også den nye Haparandabanen til Finland inngår.

Veolia ikke skremt

Connex vant den forrige anbudsrunden. I følge togtrafikksjefen Gunnar Wulff ble Norrlandstrafiken ingen god butikk for Connex.

– Vi kom in i ett läge när Norrlandstrafiken låg i topp men sedan tappade vi resenärer på grund av den hårda konkurrensen från lågprisflyget 2004 - 2005. Nu har det vänt lite sedan vi införde ett enklare prissystem och sänkte priserna. Nu fokuserar vi mera på kvaliteten, att toaletter, duschar och ventilation fungerar. Vi håller också på att utveckla serveringskonceptet, säger Gunnar Wulff.

– Vi fortsätter med ett enkelt prissystem. En stor majoritet vill ha ett enkelt prissystem. Folk är trötta på at jaga specialpriser på 90 kronor som sedan är uppe i 900 kronor när bokningen är klar. Vi har sittplatser för 299 kronor Luleå - Stockholm, att jämföra med Arlanda express som tar 200 kronor för 20 minuters resa Arlanda-Stockholm, uttaler Wulff.

OBAS var interessert

Også Ofotbanen AS i Narvik overveide å legge inn bud. – Men, det viste seg att oppdraget ble for stort for oss i den fasen er i nå.

Persontrafikken på Ofotbanen ut av tåkeheimen? Foto: Roar G. Nilsson.

I stedet planlegger vi å kjøre Stockholm - Oslo, men kun som underleverandør uten egen kommersiell risiko. Den trafikken kommer i gang ved nesta årsskifte, sier Terje Østensen, adm. dir. i OBAS.

Anbudsvilkår

Kontrakten omfatter persontrafikken i perioden juni 2008-juni 2013, og er oppdelt i Grunnutbud og Tilleggsutbud.

Grunnutbudet er det som minst skal avtales og gjelder tog med lok og vogner. Grunnutbudet er en dobbelttur med nattog Stockholm-Narvik og Göteborg-Narvik, en dobbelttur med dagtog Luleå-Kiruna og en dobbelttur med dagtog i sommerhalv-året Kiruna-Narvik. Tilleggsutbudet gjelder motorvogntog av Regina-typen. Tilleggsutbudet omfatter en dobbelttur med dagtog Umeå-Luleå, en dobbelttur med dagtog Luleå-Kiruna eller to dobbeltturer med dagtog Luleå-Kiruna. Tilleggsavtalen forutsetter at det blir inngått samarbeidsavtale mellom Rikstrafiken og länstrafikkselskapene i Norrbotten og Västerbotten. Den vinnende operatøren må kjøre med de lok og vogner som går i trafikken i dag. Vognene gjennomgår for tida en større oppussing.

Videre skal det ved innleveringen av budet stilles en garanti på 30 mill. SEK. Det stilles også krav om at togene skal stoppe på flere av stasjonene langs Ofotbanen.

Hvilket togselskap som vinner blir tidligst klart til sommeren.

(Kilder: Norrländska Socialdemokraten og Ofotens Tidende den 30/4)

Australias landbruk tørker bort

Brutalt

Jordbruket i store deler av Australia kan kollapse totalt i løper av kort tid på grunn av tørke og vannmangel. Mange bønder har måttet forlate gården og selvmordsraten på landsbygda har «gått gjennom taket.» Tørke er ikke et ukjent fenomen i Australia, men denne har vart siden 2002, og det siste halve året har det blitt dramatisk. Tørken er av forskere omtalt som en 1000-års tørke, muligens enda verre. Murray-Darling vassdraget renner gjennom det som betegnes som Australias spiskammer. Vassdraget som står for ¾ av landets vannforsyninger lå i oktober i fjor 54 % under laveste vannstand målt under forrige tørke. Tilsiget av vann i fjor var bare 5 % av gjennomsnittet, og fyllingsgraden i Sidneys største vannres-ervoar var for et halvt år siden kun 40 %. Statsminister John Howard har oppfordret sine landsmenn til å be til Gud om regn. Men hjelpen kommer ikke fra oven, det er fortsatt like knusktørt.

Klima

Tørken har imidlertid fått fart på den australske debatten om global oppvarming og klimagasser. John Howard har lenge avvist klimaproblema-tikken og nektet å undertegne Kyoto-av-talen. Blant annet nektet han å møte Al Gore da han kom til Australia i forbindelse med lanseringen av sin dokumentarfilm om klimaendringer «En ubehagelig sannhet», og han var lunken til STERN-rapportens advarsler om at Australias jordbruksland ville bli uproduktivt dersom temperaturen stiger med fire grader. The Commonwealth Scientific and Industrial Research Organisation har uttalt at nedbøren i deler av det østlige Australia kan bli redusert med 40 % innen 2070 sammen med en temperatur-økning på 7 grader. Nå har pipa har fått en annen lyd og statsminister Howard har anerkjent at det finnes noe som heter global oppvarming. Løsningene han peker på er atomkraft og kjøp av utslippskvoter i ut-landet. Landets kullindustri vil han ikke pålegge begrensinger. Australia er en ikke ubetydelig kilde til problemene selv. Regnet pr. hode ligger de på utslippstoppen i verden. I sum tilsvarer de nesten utslippene fra Frankrike og Italia. Statsministeren for delstaten South Australia, Nike Rann, uttalte i november i fjor at denne tørken gir oss et skremmende blikk inn i framtida med global oppvarming.

(Kilder: Guardian, Independent)

Fem på stasjonen

I tråd med hovudoppslaget i denne utgåva har vi spurt folk som ventar på toget om kva inntrykk dei har av stasjonsbygga og stasjonsområda. Vi spurde også om dei visste noko om revidert nasjonalbudsjett og kva det kjem til å tyda for jernbanen og kollektivtilbodet.

Kjersti – Kjelsås st.

Ho er på veg heim frå jobb. Ho kom med bussen frå Sagene og skal til Grua. Frå Grua st. går ho heim til fots. Ho reiser fire dagar i veka og har månadskort. – Sykkel har eg óg, ein stad, svarar ho. Kjersti har førarkort og det finst ein bil i husstanden. For Jernbane og revidert nasjonalbudsjett kjenner ho ikkje til. Ho synest stasjonsområda er ryddige. – Venterom betyr veldig mykje, seier Kjersti. – Eg saknar det her på Kjelsås. Det er forferdeleg å vente her om vinteren. På Grua er det venterom. Ho saknar ikkje noko tilbod inne i venterommet. Kjersti set stor pris på at det er blitt fleire avgangar på Gjøvikbanen.

Synnøve – Kjelsås st.

Ho har månadskort og nyttar toget til arbeidsreise mellom Nittedal og Kjelsås. Ho tek óg overgang til buss. Ho har bil men ikkje sykkel. Revidert nasjonalbudsjett har ho høyrd om, men veit ikkje kva det kjem til å tyda for jernbanen. For Jernbane kjenner ho ikkje. – Stasjonane ser ikkje så verst ut, men litt tagging er det jo. – Eg nytter toget uansett, men saknar eit venterom her på Kjelsås, seier ho. Ho ynskjer seg ikkje noko ytterlegare tilbod inne i venterommet.

Grete – Kjelsås st.

Grete reiser Varingskollen-Kjelsås fem dagar i veka på jobb. Det hender óg at ho tek toget til Oslo i helgene. Ho vekslar mellom å reise på månadskort og vekeskort. Ho eig bil men ikkje sykkel. Kva revidert nasjonalbudsjett tyder for jernbanen veit ho ikkje, heller ikkje kva For Jernbane er. Ho synest stasjonsområda generelt er noko forfalne. Ho saknar venterom, sérleg på Kjelsås. – Her er det ofte kaldt og surt, seier ho. Ho ynskjer seg ikkje noko tilbod som servering etc. inne i venterommet.

Andreas – Kjelsås st.

Også Andreas skal heim etter jobb. Han har månadskort og køyrer med toget mellom Tøyen haldeplass og Kjelsås. Han har om lag 10 min. å gå i kvar ende av togreisa. Han reiser også kollektivt i helgene, mest med Oslo Sporveier. Han kjenner ikkje til For Jernbane eller revidert nasjonalbudsjett. - Stasjonane synest eg er varierande, svarar han. Tøyen er veldig forfallen, mens Kjelsås er fin. – Så lenge toget kjem når det skal så saknar eg ikkje venterom, men det kunne vore kjekt når det regna, legg han til.

Arne – Grefsen st.

Han er pensjonist og nyttar toget for å kome seg ut i marka på tur og trim. Han saknar stoppen på Sandermosen st. Han har ikkje bil og kjenner korkje til For Jernbane eller revidert nasjonalbudsjett. – På 90-talet reiste eg mykje på Sørlandsbanen. Eg saknar det gratisbladet NSB ga ut då «På Sporet.» – Stasjonsområda er ofte triste tykkjer han. Grefsen derimot likar han. – Eg har nytta stasjonen her sidan eg var 12 år, fortel han. Grefsen er vel den eineste stasjonen på Gjøvikbanen som enno er åpen, spør han. – Det er vel berre eit tidsspørsmål før dei stengjer her óg. Pussig nok stoggar toget framleis på Nydalen haldeplass. - Det hender av og til at eg går på der, seier han. Han saknar ikkje noko tilbod i venterommet på Grefsen. – Der ligg det rutetabellar og alt eg treng, avsluttar han.

ROGALAND FYLKESKOMMUNE

Utvikling i Rogaland:
Et ansvar for fylkestinget

www.rogaland.no

Mantena

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

Mer på skinner!

Jernbaneverket

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