For Jernbane

Tidsskrift utgitt av For Jernbane 26. årgang Nr. 4 - 2007

Til beste for jernbanen?

For jernbane

Ansvarlig redaktør: Kjell Erik Onsrud
Layout/trykk: Aktuell, Oslo
Opplag: 1400
Adresse: FJ, Pb 3455, Bjølsen, 0406 Oslo

Forsidefoto: Værnes flyplass
Foto: Steinar Johansen
Epost: post@jernbane.no
Vi tar gjerne mot bidrag, frist for stoff: 19. mars 2008.

For Jernbane virker på fritt grunnlag for at jernbanen skal utføre en vesenlig større andel av transportarbeidet i Norge og mellom Norge og utlandet. Formålet er å skape et bedre totalmiljø og å styrke norsk konkurranseevne. Medlemskapet i For Jernbane er åpent for alle som deler vårt grunnsyn.

For Jernbane
4-2007

INNHOLD

4-5 Sovjetunionen på Sandermosen
6 Klimakutt og samferdselsplanlegging
9 Tok ikkje ansvaret for flaskehalsane
10 Typisk norsk å være best?
13 «Stasjonsbyliv» på Gamle Koppang Stasjon
16 Kombibaner, lokaltrafikkens høyhastighet
20 Nordic Rail
22 Svenskene tar over på Ofotbanen

300.000 færre trailere

Godstransporten på jernbane kan mer enn dobles, og veinettet slippe belastningen av mer enn 300.000 nye trailere om kapasiteten for godstog bygges ut. En rapport utarbeidet av Econ Pöyry AS på oppdrag fra CargoNet AS viser store gevinster ved raskt å bygge ut kapasiteten for gods på bane.
Ved å benytte tog fremfor vei for godstransport halveres de negative konsekvensene. Investeringsbehovet på 4 MRD framstår som beskjedent i dette perspektivet. Norge har et godt utgangspunkt for fortsatt vekst i bruken av jernbane, men det krever politisk handlekraft som kan legge til rette for hurtig utbygging. Alternativt får en situasjon hvor manglende investeringer gir dårlige transportløsninger både for samfunnet og næringslivet.

Tre ulike utviklingsbaner for vekst i generell godstrafikk og vekst i markedsandel for jernbane er vurdert i rapporten. De to alternativene med mest investeringer i jernbane gir positiv nåverdi av investeringene for samfunnet, med henholdsvis ca 165 mill kr og 458 mill. kr.

Rapporten kan lastes ned på www.cargonet.no

Leder

Til beste for jernbanen ?

Alle større samferdselsprosjekter i Norge blir politisk bestemt. I tillegg styrer politikerne mange av prioriteringene til Jernbaneverket Men, er det slik at de prosjektene politikerne peker ut alltid er de som gir mest nytte for jernbanen og togtilbudet?

Jeg mener nei. I flere viktige saker den siste tida synes det som politikerne har latt andre interesser fått gjennomslag.

Gjevingåsen tunnel mellom Værnes og Trondheim prosjekteres nå på billigste måte med enkeltspor. Etter utbygging vil strekningen fortsatt være det svakeste leddet kapasitetsmessig på Trønderbanen. Motivet synes å være at Avinor raskt trenger fyllmassen fra tunnelen til utvidelse av Værnes flyplass.

For å få plass til Nordre avlastningsveg på E6 gjennom Trondheim måtte Brattøra godsterminal bygges om. For dette ble Jernbaneverket belastet med 79,5 millioner. Normalt skulle Vegvesenet tatt hele regninga.

Mellom Eidsvoll og Hamar hadde Vegvesenet dårlig tid. Ny 4 felts motorvei skulle vedtas alt i høst. Derfor ble Jernbaneverket pålagt å planlegge nytt dobbeltspor på strekningen fordi jernbane og vei her går nær hverandre. Kapasitetsmessig har denne strekningen ennå litt å gå på, og mye kan vinnes relativt kjapt ved å bygge ut kryssingskapasiteten. Bevilgninger til nytt dobbeltspor ligger ennå noen år fram i tid. Pålegget har ført til at det har blitt mindre ressurser til jernbanens mest akutte flaskehalser.

Politikere fra Øst- og Vestfold krever, og har delvis fått gehør for, mer penger til jernbanene ved Moss og Tønsberg i 2008. Så lenge kapasiteten rundt Oslo ikke er ferdig utbygd vil disse prosjektene bety marginalt for togtilbudet i respektive fylker.

Den enkelte prioritering er sjølsagt villet fra politikernes side. Men, samlet gir dette dårligere rammevilkår for jernbanetransporten enn nødvendig. Jeg håper politikerne vil bryte ut av denne «onde sirkelen». Togtrafikken har vokst kraftig de siste fire åra. Dersom politikerne ikke setter jernbanen maksimalt i stand til å levere vil kundene søke andre løsninger. Politikerne har ikke lenger ei budsjettkrone å «sløse» bort.

Sovjetunionen på Sandermosen

Torsdag 25. oktober hadde kulturPUNKTET Sandermosen Stasjon selveste «Moskva» Marit Kristensen på plakaten.

Marit Kristensen var i mange år korrespondent for NRK i Moskva under Sovjettida. For å gjøre kvelden «helrussisk» bød kulturPUNKTET også på viser av Vladimir Vysotskij, tolket av Jan Simen Øverlie. Lokalet på Sandermosen var fullsatt med ca 45 deltakere. Stasjonsbygningen på Sandermosen har ikke vært vesentlig endra siden 60-tallet og gjennom den mørke og kalde natta jagde togene på Gjøvikbanen forbi. Med andre ord var rammen perfekt for en tur tilbake til Sovjetunionen.

Til Sovjet med tog

Året var 1968. Tross advarsler fra sin far om at hun kom til å bli internert i Sibir, så hadde den 19-årige Marit Kristensen bestemt seg for at hun ville til Russland for å studere språket. Den gangen var det ingen billige flybilletter å få kjøpt, så hun og vennene hennes satt seg på Stockholmstoget. Over til Finland gikk turen med båt. På Centralstasjonen i Helsingfors fikk hun sitt første møte med Sovjetunionen; et stort og fremmedartet tog som skulle ta henne til Leningrad (St. Petersburg). Toget hadde selvsagt en Samovar (tekoker). Den ble fyrt på kull og téen kostet ca. 5 øre. Underveis fikk de unge studentene vite at det ikke var lov å ha med seg frukt inn i Sovjet. – Av redsel for å gjøre noe galt kastet vil all frukten vi hadde ut av togvinduet, fortalte Marit. Så krysset vi grensa, toget stanset og inn kom grensevaktene. Toget ble stående lenge. - Vi hadde selvsagt siste mote i vestlige klær, dvs. bukser og miniskjørt. Det var uhørt. Kvinner i Sovjet gikk med kjole, punktum! Vi opplevde faktisk å bli spytta på, fortalte Marit. - Omsider framme i Leningrad prøvde vi å få tak i vann. Vannet i springen var udrikkelig. Vi fant ut at det ble solgt vann fra lastebiler. For å kjøpe dette vannet trengte du imidlertid et spann. Da måtte vi gi opp, for spann greide vi ikke å få tak i. Løsningen ble vodka. På toget underveis til Moskva ble jeg så full at jeg satt meg fast inne på toalettet mellom doen og veggen. Jeg vet ikke hvordan det skjedde, men jeg ble hjulpet løs, forklarte en lattermild Marit.

Seinere, på 70-tallet en gang skulle Marit en tur til Varonisj. Denne byen var egentlig var stengt for utlendinger. I følge reglementet skulle hun ha kjøpt togbilletten Intourist, men med sine da ervervede russiskferdigheter greide hun likevel å få kjøpt billett på stasjonen som en annen russer. «Straffen» ble at hun havnet i kupé sammen med en mann som først bød på portvin og siden ble så innpåsliten at hun måtte bytte kupé.

Russisk er et komplisert språk og en gang gikk det litt galt. Vel framme på jernbanestasjonen ville hun påkalle portørene for assistanse med bagasjen, og hun ropte ut. Hennes forskrekkede russiske venner måtte dysse henne ned. Hun hadde nemlig ropt; - hvor er mine voldtektsforbrytere! Det gikk bra.
Den verste togturen hun kunne huske i østerled var under krigen mellom Aserbaidjan og Nagorno Karabak. Hun og mannen hennes reiste med et forferdelig skittent tog med gråbrunt sengetøy fra Agdan til Baku. På den turen fikk han lopper.

Togvitser

Marit hadde også flere togvitser å by på. Her gjengir vi denne; - To reiser sammen og den ene spør konduktøren; - kommer jeg til Ufa med dette toget? – Nei! Da spør den andre passasjeren; - enn jeg da? (det er nemlig en kultur å svare nei på russisk)

Den russiske jernbanen

Marit delte også noen fakta om den russiske jernbanen med oss. I Russland er jernbanen er viktigere enn veinettet. Den utgjør 3,6 % av BNP og står for 80 % av all persontransport og 82 % av all godsfrakt. Jernbaneselskapet er et statlig AS med monopol.. Russland har verdens største nasjonale jernbane med en samla lengde på 8550 mil., tilsvarende ca 13 ganger rundt ekvator. Hver 13. russer er ansatt i jernbanen. Som en kuriositet fortalte Marit at jernbanestasjon på russisk heter Vagsjal. Det har sin årsak i at den moderne jernbanen som kjent er av engelsk opprinnelse og byen Wauxhall var den første som fikk jernbanestasjon.

Russisk jernbanehistorie begynte tidlig på 1800-tallet med far og sønn Tripanoff, som begge var jernbaneingeniører. Russlands første jernbane gikk fra St. Petersburg til Tsarlandsbyen (sommerpalasset) I 1842 ble Transportministeriet opprettet. Den første ministeren var den adelige Pavel Melnikoff. Den første store oppgaven ble naturlig nok å bygge jernbanen St.Petersburg – Moskva som åpnet i 1851.

Krig

Tsaren valgte en egen sporvidde (1524 mm) for å hindre en jernbanestøttet invasjon fra vest. Jernbanen har spilt en nøkkelrolle i krigene i Russland på 1900-tallet. Under borgerkrigen 1917 til 1923 ble 60 % av nettet og 80 % av det rullende materiellet ødelagt. Innen 1940 hadde jernbanenettet nådd en lengde av 106 000 km. Under 2. verdenskrig ble jernbanen brukt til å frakte hele byer og fabrikker i sikkerhet øst for Ural vekk fra den tyske krigsmaskinen.

Deportasjoner

Marit poengterte at jernbanen også ble brukt til mindre hyggelige ting, som å deportere folk rundt om i det veldige Sovjetriket. Det antas at mellom 30 og 60 millioner mennesker mistet livet Fangevognene ble kalt Stalipin-vogner etter jernbaneingeniøren som konstruerte dem. Marit fortalte at pga. den russiske underdanigheten og resignerte mentaliteten kunne det holde med tre voktere på et tog med tusenvis av kvinnelige fanger. – Det skulle vært i Norge, her hadde damene organisert opprør, slo Marit fast.

Transsibir

Marit Kristensen har selv aldri reist Moskva-Vladivostok. Transsibirske er over dobbelt så lang som det samlede norske nettet. Tross terreng- og klimamessige utfordringer tok det ikke mer enn17 år å bygge den. Alt i 1928 hadde den fått dobbeltspor og i 1965 ble den elektrifisert. Sammenliknet med dette blir Norge fullstendig jumbo(red. anm.). Et av Lenins slagord var i følge Marit «Kommunisme er elektrifisering av hele landet». På

70- og 80- tallet ble til og med alle innbyggere oppfordret til å delta i bygginga av Baijkal-Amur linja, en sidebane til Transsibirske.

Vladimir Vysotskij

Etter Marit og ei pause ble det visesangeren Jørn Simen Øverlie sin tur. Han fremførte flere av Vysotskijs sanger på norsk. Øverlie er også en Russland-venn og kjenner. Siden begynnelsen av 80-tallet har han sunget og tolket Vysotskijs sanger på norsk. Vysotskij kan regnes som Russlands moderne nasjonalskald. Han ble født i 1938 og levde til 1980. - Skal han sammenliknes med noen vi kjenner, så må det være Prøysen, sa Øverlie. Han har også skrevet bok om Vysotskij. - Selv om de ikke kjenner opphavet, så kan mange i Russland visene hans utenat. Etter kommunismens fall blir det reist statuer av ham over hele Russland, til og med på taigaen i Sibir. Da han døde og skulle begraves under Moskva-OL i 1980 var begivenheten ikke offisielt annonsert. Likevel var hundretusenvis av mennesker i gatene. Vysotskij traff nerven i den russiske folkesjela med visene sine. Han ble ansett som farlig av myndighetene, men de rørte ham ikke for han ble ansett som enda farligere som en internert eller død martyr. Han debuterte på Pusjkin-teateret på 60-tallet. Sangene hans ble aldri offisielt utgitt. Musikken ble tatt opp og kopiert. - Det med opphavsrett er ikke så kjent i Russland, forklarte Øverlie. - En gang ble jeg tatt på grensa med to Vysotskij-kassetter på meg. For det fikk jeg to døgn i kasjotten, og kassettene så jeg ikke mer, sa Øverlie. - En venn av meg fikk ti år i fengsel for å ha eid ei Vysotskij-plate. Vysotskij lagde mange viser om Krigen. - En gang traff jeg på en mann som fortalte at Vysotskijs viser hadde reddet ham gjennom krigshelvete. – Men, hadde Øverlie protestert, Vysotskij var bare fire år da Krigen brøt ut? Øverlie ble slått ned på stedet. Vysotskij hadde reddet mannen gjennom det verste han hadde opplevd, og dermed basta! - For russere er ikke det med kronologi ikke så vesentlig, forklarte Øverlie. Han kunne også fortelle at Vysotskijs viser hadde hatt sin virkning i Norge. En bergenser hadde opplevd at veninna hans hadde forlatt ham til fordel for en annen. Førts ble han bare passiv og oppgitt, men så fikk han høre Øverlie synge ei av kjærlighetsvisene til Vysotskij. Den traff mannen rett i hjertet. - Dette handler om meg hadde han sagt. Så hadde han kastet seg på toget til Hønefoss og der dro han sin «tapte» kjæreste ut av rivalens armer. De er fortsatt gift i dag, kunne Øverlie fortelle. Han fortalte også at når russiske fjellklatrere skulle bestige Mt. Everest så sang de visene til Vysotskij hele veien opp. En gang Øverlie hadde holdt konsert i en liten by på Kola. Halvveis i ei av visene hadde flere «fjortiser» reist seg opp og sunget resten av sangen!

Helrussisk aften med «Moskva» Marit *Foto: Johan Lund*

Konserten ble avsluttet med stor applaus. Siden ble det tatt bilder av Marit og Jørn Simen, og som rosinen i pølsa sang Marit spontant ei folketone selvsagt på russisk.

Begge om russere

Russere skulle vært grønne eller blå. Da hadde alt vært mye enklere for oss andre å skille dem ut. Problemet er at de ser ut som oss, men tenker helt forskjellig forklarer Marit og Jørn Simen. Marit tror aldri de vil få noe vestlig demokrati; - Selv om de kan være oppkjeftige og ytre seg kritisk, så dyrker de lidelsen og undertrykkelsen. De vil ha en Tsar, og det er det de ser i Putin.

Klimakutt og samferdselsplanlegging

Erik Hardeng og Kjell Erik Onsrud

For Jernbane arrangerte seminar om klimakutt og samferdselsplanlegging, 24. september i Oslo.

Disse foredragsholderne var invitert:
Professor Per Finden ved Institutt for Energiteknikk på Kjeller
Rådgiver Konrad Pütz i Bellona
Professor Karl Georg Høyer ved Høyskolen i Oslo
Professor Evert Andersson ved Kungliga tekniska Högskolan i Stockholm

(Politisk rådgiver Håvard Vikheim i Syklistenes Landsforening (SLF) ble forhindret på grunn av sykdom)

Andreas Tjernshagen, forsker ved Cicero (senter for klimaforskning) var møteleder.

Foredragsholderne var gitt følgende ramme: Kom med anbefalinger for planlegging og utbygging av ny infrastruktur gitt at vi må kutte 30 % klimagasser innen 2030 og 80 % innen 2050. Forutsett den teknologi på kjøretøyer og drivstoff vi disponerer i dag, samt den vi med rimelighet kan regne med å utvikle i det aktuelle tidsrommet i et slikt monn at det kan få noen betydning.

Seminaret er ment som et innspill til den pågående NTP-prosessen.

Seminaret var populært og mer enn fulltegnet, med ca 50 deltagere.

Leder i For Jernbane, Kjell Erik Onsrud innledet seminaret med å minne om at han første gang leste advarsler om klimaforandringer på midten av 80-tallet. Siden da har utslippene bare økt og det viser seg nå at det var hold i forskernes advarsler. Han la vekt på at alternativene må komme i stedet for og ikke bare i tillegg til dagens energikrevende transportløsninger.

Per Finden var første foredragsholder. IFE har laget scenarier for Lavutslippsutvalget med datamodellen MARKAL (Market Allocations) som ble til etter oljekrisen på 1970-tallet. Modellen kan vise hva som kan skje ut fra et sett med forutsetninger om energibehov, tilgjengelig teknologi og miljøkrav.

Modellen over viser tydelig at OP3 er fullstendig uegnet som virkemiddel for å nå Oslopolitikernes mål om 50 % kutt i forhold til 1990-nivå innen 2030.

Dersom vi skal klare å redusere utslippene tilstrekkelig frem mot 2050 må 95 % av elektrisiteten komme fra fornybare kilder, mens biodrivstoff blir dominerende innen transportsektoren.

På spørsmål fortalte Finden at ved hjelp av brenselcelleteknologi blir 80-90 % av energien i elektrisiteten som brukes til å fremstille hydrogen utnyttet. Han viste til at hydrogendrivstoffet krever mye plass samt utbygging av en helt ny infrastruktur for produksjon og tanking. Plassbehovet er ikke vil være noe problem på skip. Han sa også at Norge ikke er ledende på utvikling av hydrogenteknologi.

Finden understreket at teknologiutvikling tar tid og ikke er enkelt å få til. Han fortalte videre at det er NVE og ENOVA som gir føringene for IFE, og at disse institusjonene hittil har hatt lite fokus på transport. Finden oppfordret derfor seminardeltakerne til å påvirke NVE og ENOVA for å få dem til å gripe mer fatt i samferdsel.

Med hjelp av modellen hadde han laget diagrammet som er gjengitt nedenfor for transport og utslipp i Oslo-området. Finden omtalte Oslopakke 3 (OP3) som et blindspor i klimasammenheng.

Konrad Pütz fra Bellona sa at vi må ha to tanker i hodet samtidig; en kortsiktig og en langsiktig strategi. Vi må ta tak i de mange forbedringsmuligheter som finnes her og nå, samtidig som vi arbeider i forhold til langsiktige målsetninger og visjoner: Det trengs på sikt et systemskifte i transportsektoren og en overgang til rene energibærere og fornybare drivstoff.

Han mente vi umiddelbart må begynne å ta i bruk biodrivstoff for veitransport, selv om produksjon og bruk av biodrivstoff har stort forbedringspotensial i fremtiden. Deretter må vi ta i bruk lav- og nullutslippskjøretøy på veier og innføre naturgass som drivstoff til sjøs. Han la også vekt på tiltak som demper transportomfanget. Ny drivstoffteknologi må innføres etter hvert som den blir tilgjengelig, her nevnte han bedre batteriteknologi for elbiler og bioetanol, biodiesel og biogass for forbrenningsmotorer.

1. generasjons biodrivstoff laget av matplanter på jordbruksland og tidligere regnskog er ikke uproblematisk, og kan ha negativ klimaeffekt. Det er derfor avgjørende å skille mellom ulike typer biodrivstoff og hvor og hvordan de er produsert. Vi må lære mer om under hvilke forhold produksjon av biodrivstoff er positivt både for miljø og næringsutvikling i sør og stimulere de pos-

tive produskjonsformene. 2. generasjons biodrivstoff kan produseres i Norge på ikke-produktive jordbruksarealer samtidig som vi tar i bruk nye ressurser. Biodrivstoff kan også tenkes framstilt av sjøalger, dette er ennå på et tidlig utforskningsstadium..

Lokalt vil bruk av biodrivstoff medføre omtrent de samme helseskadelige utslippene som fossilt drivstoff.

På spørsmål fortalte han at en el-motor har ca 80 % virkningsgrad, mens en bensinmotor har 10 – 33 % virkningsgrad målt på akselen.

Pütz understreket at skal vi holde oss innenfor bærekraftige grenser kan hver jordinnbygger maks slippe ut 850 kg CO2 pr år. Dersom ca 35 % av dette brukes til transportformål betyr det ei kvote på 60 liter bensin eller 54 liter diesel pr år pr. person. Det rekker ikke for Ola Nordmann med dagens forbruk til sydenreiser og bilkjøring.

Karl Georg Høyer har arbeidet med klimaspørsmål og transport i ca 20 år, fra Brundtlandkommisjonen i 1987. Koplingen mellom baneutbygging og klima er like gammel; Brundtlandkommisjonen, miljøvernminister Rønbeck, Bergenskonferansen FN/ECE og EU hvitebok om jernbane fremhevet alle banesatsing som en del av løsningen på klimautfordringene. Høyer pekte på at skinnegående transporter riktignok medfører krevende indirekte investeringer, man at det ikke går utover totaleffektiviteten.

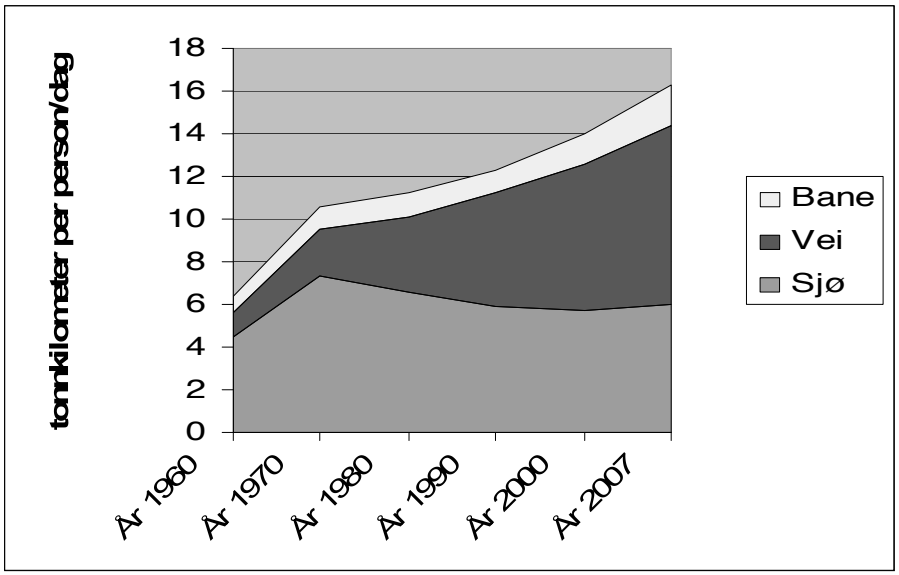
I '91 kom IULA (samling av lokale myndigheter fra mange land) med Osloerklæringen som bl.a. gikk ut på at personbilbruk i byer må bekjempes med alle tenkelige midler.

Han pekte på at det er utgitt mange rapporter om bærekraftig utvikling samtidig som mobilitet og reiselengder øker og vi forbruker stadig flere varer. Den nå raskest voksende transportsektoren er flyreiser (se fig. øverst på siden).

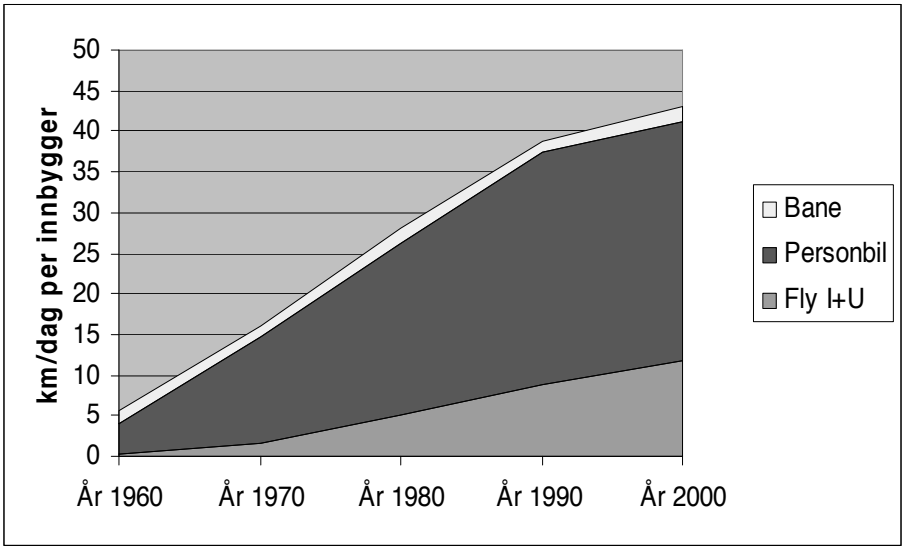
Høyer mente drastiske virkemidler må til for å redusere transportomfanget og snu utviklingen.

Han har vært med på å utforme 10 rikspolitiske retningslinjer for en samordnet areal- og transportplanlegging:

1. Samordnet planlegging av utbyggingsmønster og transportsystem
2. Vekt på løsninger som gir korte avstander mellom funksjoner



Godsfrakt målt i tonnkilometer/innbygger/dag



Persontransport målt i km./innbygger/dag

3. Klare grenser mellom bebygde områder og LNF: landbruk, natur og friluftsliv
4. Inngrep i naturområder bør samles best mulig
5. Økt konsentrasjon av utbygging
6. Statlige retningslinjer for lokal miljøkvalitet i boligområder og transportsystemer
7. Tilrettelegge for bruk av kollektivtransport
8. Tilrettelegge for sykkelen som transport, ikke bare fritidsaktivitet
9. Store kjøpesentre etc lokaliseres til kollektivknutepunkter.
10. Kilder for tungtransport må lokaliseres til jernbane, havner og hovedveinett

I tillegg var det seks andre forslag som ikke ble tatt med i de endelige retningslinjene. Disse ville vært viktige ikke minst for styringen av transportutviklingen. De gjeldende prinsippene inneholder i stor grad «bør» der det opprinnelige utkastet lød på «skal».

Evert Andersson er professor i järnvägsteknikk ved KTH i Stockholm og prosjektleder for «Gröna Toget», et prosjekt som ser på miljøvennlige høyfartstog.

Han slo fast at vi i den rike del av verden må minske våre utslipp av klimagasser med 80 – 85 % innen 2050 dersom oppvarmingen av atmosfæren i snitt skal begrenses til 2 gr. C.

Andersson hadde interessante data om energiforbruk for transportmidler. Han dokumenterte at modere raske tog bruker lite energi, ca ½ til 1/10 av alternativer som buss og fly. (B = beleggsprosent i gjennomsnitt)(se fig.1, neste side)
Det samme gjelder for godstransport, der godstog kan bruke ca. 1/4 til 1/5 av energien til lastebiler (se fig.2, neste side).

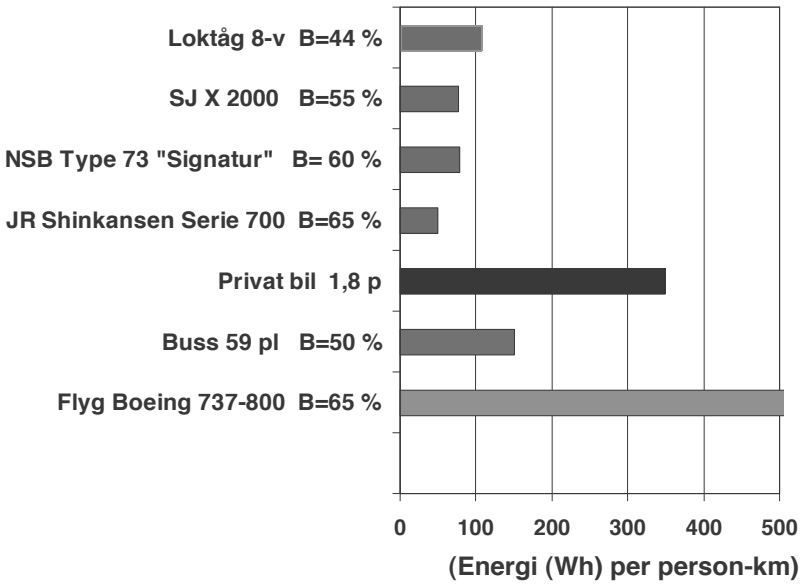


fig.2

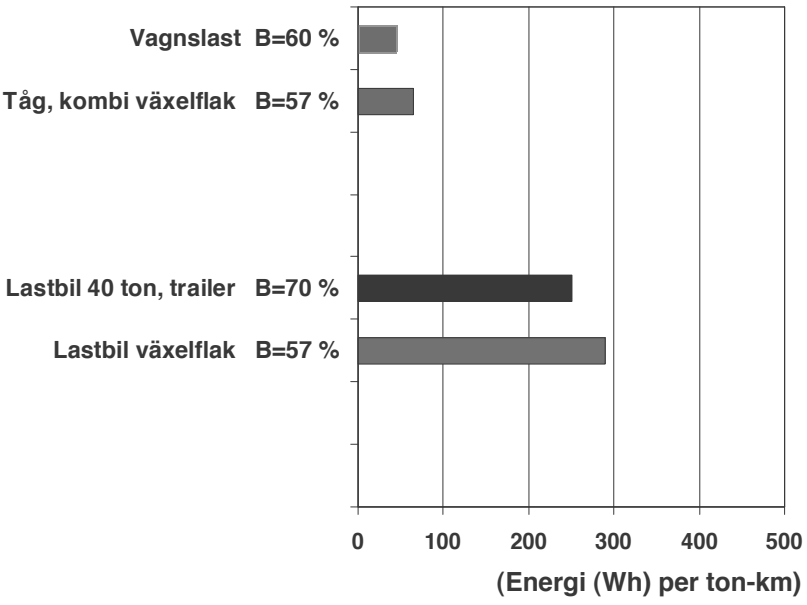
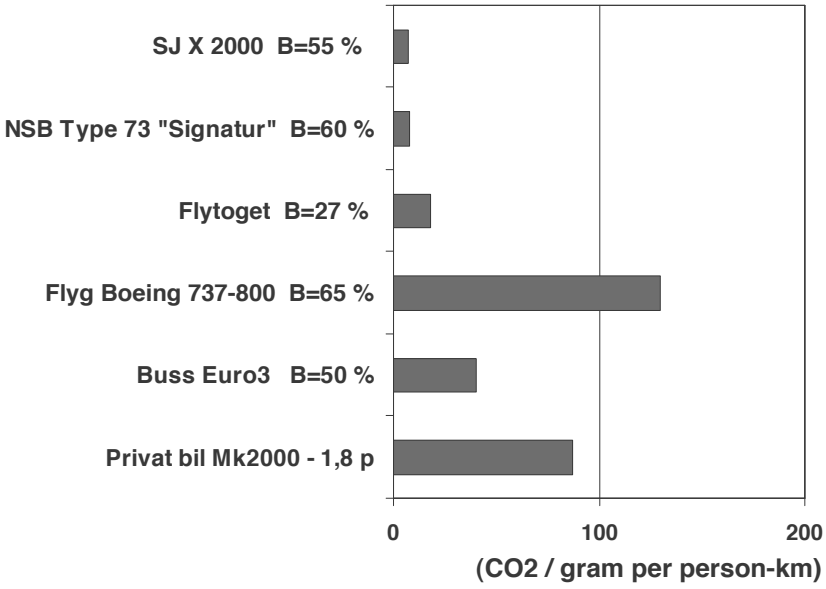


fig.3



Det er velkjente grunner til at det er slik:

1) Stålhjul mot stålskinner gir lav rullemotstand.
2) Jernbaner legges i slake traséer med moderat stigning og fall.
3) Et tog har mange vogner i følge som gir lavere luftmotstand i forhold til samla vekt.
4) Tog kan bruke strøm direkte fra kjøreledning med lavt overføringstap.
5) Strømmen driver en effektiv elektromotor med virkningsgrad 2 – 4 ganger bedre enn diesel- eller bensinmotor.
6) Ved oppbremsing kan 10 % - 30 % av energien mates tilbake til kjøreledningen.

Forurensningen blir tilsvarende mindre, når vi antar at strømmen kommer fra dagens leverandører i det nordiske kraftmarkedet (fig.3)

Igjen er tog overlegent beste alternativ, med utslipp som er ½ til 1/16 av alternativene.

Andersson arbeider med å forbedre energiforbruket for moderne tog. Selv om energiforbruket øker med høyere fart, reduseres forbruket med lavere luftmotstand, lavere vekt og bedret plassutnyttelse. Når farten øker blir togene mer populære, da øker passasjerbelegget og regnestykket blir enda bedre. Prosjektet «Gröna Toget» utreder neste generasjons høyhastighetstog i Sverige. Motorvognsettet Regina er utgangspunkt for arbeidet. Noen tall viser potensialet:

Eksempel: Stockholm – Göteborg (455 km)

	Per plats-km (Wh)	Per person-km (Wh)
Lokdraget äldre tåg (fr 1980, 160 km/h, B=44%)	48[1]	108[1]
X 2000 (fr 1990, 200 km/h, B=55%)	43[1]	77[1]
Flygplan (Boeing 737-800) (B=65 %)	330[2]	510[2]
Gröna Tåget (250 km/h) (preliminärt) (B=60%)	31[1]	52[1]

[1]) elenergi från allmänna elnätet;
[2]) Energi-innehåll I bränslet

Moderne tog kan bli betydelig bedre enn X2000 og bruke ca 1/10 av energien ved flytransport.

Høyfartsbaner i Norge?

Hva med nye norske baner med daler, fjell og

tunneler? Andersson mener at forskjellen fra visse baner i Sverige (Botniabanan) ikke burde være stor. Botniabanan går også gjennom terreng med mye berg. Av hensyn til godstrafikken er den bygd med små høydeforskjeller (maka 10 promille) Andersson spør om det er nødvendig i Norge. Lette raske persontog klarer større stigninger. Han anslo energibehovet for togene på de foreslåtte høyfartsforbindelsene å tilsvare ca.1 % av Norges energiproduksjon. Han vurderer de foreliggende utkastene til høyfartsbaner i Norge som realistiske.

Höghastighetsbanor i Norge om projekten kan genomföras

- Norge är ganska «koncentrerat» upp till Trondheim, Bergen & Stavanger
- Restiderna (2.5 h) kräver troligen inte mer än 250 km/h (delvis 200 km/h)
- Nödvändiga kurvradier
  - 1100-1700 m (krengetog, 200-250 km/h)
  - 1600-2500 m (ej krengetog)

  Internationella HH-banor 3300 – 6000 m
- Lutningar 20 – 35 ‰.
- Banorna kan byggas förhållandevs billigt.

Med modesta krav på spårgeometri blir det lättare att «manövrera» för berg och bebyggelse!

Andersson mener at følgende markedsandeler kan oppnås med høyfartstog i Norge:
50 % av flytrafikken, 15 % av personbiltrafikken og 40 % av lastebiltransporten.
Det utgjør ca 10 mrd personkilometer og 5 mrd tonnkilometer gods, inkl en viss trafikkøkning. Vi sparer ca 5 TWh energi og ca 1,6 mill tonn CO2. Utbygging av høyfartsbaner kan bidra til å øke aksepten for andre nødvendige klimatiltak.

Han viste til: www.kth.se/fakulteter/centra/jarnvag/publications for mer info.

Debatten etter pausen var interessant og ga klare oppfatninger;

Høyer mente, på spørsmål fra Vegdirektoratet at det eneste som begrenset biltrafikken var køkjøring. Han mente også at bil var ekstremt dårlig egnet redskap både for frakt av personer og gods i forhold til hva de krever av energi og areal, mens bane var et mye bedre alternativ. Han mente at skal vi nå klimamålene må vi straks slutte å legge til rette for personbilen.

Andersson viste til en australsk undersøkelse som viste at et antall tettsteder i verden tilrettelagt for bilkjøring ga omtrent tre ganger mer bilkjøring og fire ganger høyere energiforbruk enn tettsteder tilrettelagt for kollektivtransport.

På spørsmål om kostnader ved utbedring av gammel trasé kontra bygging av ny, svarte han at det bruker å være mer krevende å utbedre enn å bygge helt nytt. Men visse eldre strekninger kan kanskje anvendes.

Fylkesordfører i Aust-Agder Oddvar Skaiaa mente at klimaet for å diskutere moderne jernbane var blitt radikalt bedre de siste fem årene. Både bekymring for miljøet og klare planer om høyhastighetsbaner løfter debatten.

Trond Helleland (H), Stortinget mente at Jernbaneverket var for defensivt i sine planer når de sier at tog skal konkurrere med personbiler. Moderne tog må konkurrere mot både personbil, lastebil og fly.

Tok ikkje ansvaret for flaskehalsane

Kjell Erik Onsrud

Det er trist å måtte slå fast at korkje Regjeringa eller Stortinget har teke ansvar for at Oslo – Ski og Bergen – Arna kjem skikkeleg i gang i 2008. Oslo Ski og Bergen - Arna er dei to største flaskehalsane på det norske jernbanenettet kor det enno ikkje er nokon utbygging på gang. Planlegginga av nytt dobbeltspor Oslo-Ski (Follobanen) fekk berre ¼ av det som er naudsynt for full framdrift på den prosessen. Dermed vert sjølve Follobanen også forseinka. Ved å omprioritere midler sørger Jernbaneverket sjølv for at dei får gjort noko fornuftig på Bergen-Fløen –(Arna) i 2008.
Nytt dobbeltspor Oslo – Ski (Follobanen) er nykkjelen til eit betre togtilbod på heile Østfoldbanen. Difor er Follobanen strategisk viktig regionalt for Sør-aust Norge og nasjonalt som utanlandstilknytning med stort potensial serleg for gods. Bergen – Arna er enkeltspora og kan ikkje ta unna fleire tog i rushet. Allereie vert eit av godstoga frå Oslo vendt i Arna. Framføringa av godstog gjennom Bergen stasjon er svært kløne og tek 30 – 40 minutt. Kjem ikkje dobbeltsporet Bergen-Arna snart, så er det overhengande fare for at motorvegen kjem i staden.

Flere kunder og rekordhøy lønnsomhet

NSB-konsernet kan vise til sitt beste resultat etter to tertialer i konsernets historie. Driftsinntektene har økt med 589 mill. kr. eller 10 % til hele 6 439 mill. kr. Økningen i antall reiser med togene fra i fjor til i år tilsvarer mer enn 6 000 bilreiser per dag. For godstrafikken er det høy kapasitetsutnyttelse på de mest populære avganger, og inntektene har økt med i underkant av 10 prosent. Også lønnsomheten i buss- og eiendomsvirksomhetene er styrket. For tredje året på rad ligger NSB an til å nå Stortingets krav til lønnsomhet. Avkastningen på egenkapital de siste 12 månedene er på 8,1 %, mens kravet er 7,2 %. — Vi jobber hardt med å sikre god kvalitet og kapasitet innen de områder vi selv har kontrollen. Avvikene i punktlighet og regularitet er størst i Oslo-området i rush, der NSB i dag utnytter kapasiteten i infrastrukturen til bristepunktet, uttaler konsernsjef Einar Enger. Han påpeker at det norske samfunn står foran et valg om det skal tilrettelegges for økt andel miljøvennlig kollektivtransport eller om veksten fortsatt skal skje på vei i form av biltrafikk med høye CO2-utslipp.
(fra NSBs pressemelding)

Typisk norsk å vite best?

Utbygging av høyhastighetsjernbane i Norge har fått vind i seilene etter konklusjonene til den tyske ekspertgruppen VWI som, etter grundig analysearbeid, har konkludert med at utbygging av høyhastighetsjernbaner i Norge kan være lønnsomt og bør utredes videre.

Øyvind Halleraker, Trond Helleland (H)

Av Øyvind Halleraker og Trond Helleland, Stortingets transport- og kommunikasjonskomité (H)

Analysemetoden som VWI har benyttet er ikke noe «de har funnet opp selv» som enkelte medier har valgt å formulere seg. Dette er tvertimot anerkjent tysk analysemetode som anvendes for all infrastrukturplanlegging i den tyske nasjonale transportplanen. Metoden er også vanlig i andre EU-land.

Kritikerne har harselert med Høyre for å sympatisere med denne metoden for beregninger av nytte og kostnad (N/K-metode). Høyre har ikke inntatt noe nytt standpunkt, men vi har på grunn av medieoppmerksomheten rundt høyhastighetsutredningene, tydeligere fått kommunisert vår kritikk. Høyre har i lang tid både i og utenfor Stortinget påpekt svakheter ved den N/K-metode Norge bruker i forbindelse med infrastrukturplanlegging. Ved siden av de gjentatte brølerne i beregning av trafikkvekst (trafikkveksten er gang etter gang langt høyere enn det som legges til grunn) som vi har vært vitne til, er mangler ved vår nasjonale N/K-metode, et av de mest negative bidrag til svak infrastrukturutbygging i Norge.

Knapt noen av forsvarerne av den norske metoden har skilt mellom tysk metodebruk generelt og beregningene som er gjort i utredningene av høyhastighet i Norge. Årsakene skal vi ikke spekulere i. Men det er viktig for debatten å ha med seg at tyskerne har utelatt viktige forhold på inntektssiden som effekter av initiert trafikk, forbedrede forbindelser med havner og flyplasser og ikke transportmessige effekter. De har i liten grad lagt til grunn effekter i forhold til sysselsetting, nettopp fordi Norge har lav arbeidsledighet. Dessuten vil samfunnet åpenbart tjene på at godskapasiteten på jernbanen øker, men her har ikke tyskerne hatt særlig gode data og derfor er også de nesten utelatt.

Høyre mener at norsk metode er svak i forhold til europeisk metode i å verdsette miljø-, mobilitets- og effektivitetsgevinster. Hvilke hovedkategorier opererer så tyskerne med i sin N/K-metode? De viktigste er reduserte transportkostnader, ivaretakelse av infrastruktur, økt transportsikkerhet, økt tilgjengelighet for destinasjoner, geografiske (herunder regionale effekter), miljøeffekter, effekter av initiert trafikk, forbedrede forbindelser med havner og flyplasser, ikke transportmessige effekter og investeringskostnader. Endelig som følge av de store konsekvensene av infrastrukturinvesteringer i denne skala, ble også noen tilleggskomponenter tatt med i analysene. Detaljene rundt komponentene i disse kategoriene er det ikke rom for å gå inn på her, men vi mener de er fornuftige. Noen kostnader og verdier satte tyskerne ut i fra internasjonalt nivå, men de anvendte norske tall så langt som mulig og norske eksperter fra Metier og SINTEF var med i arbeidet.

Som tyskerne har påpekt har ikke Europa en ensartet N/K-metode. Det er variasjoner i både nytte/kost-rater for enkeltparametre og vurderingen av enkeltparametre. Men vi fastholder at vi har noe å lære av den videre horisont i Tyskland og Europa. Utbyggingen av Bjørvikatunnelen er et godt eksempel på et prosjekt der Stortingsflertallet bestemte seg for å ha et videre utsyn. Prosjektet kom ut med et dundrende negativt resultat etter norsk N/K-metode, men er et svært viktig miljø- og byutviklingsprosjekt. Vi kjenner alle også til saneringen av gjeld i forbindelse med Gardermobanen, men hvem ville i dag være foruten Flytoget og den øvrige togtrafikken som høster gevinster av satsingen? I tillegg til Flytoget tjener investeringen tilbudet på lokal-, InterCity- og langdistansetrafikken. Bygging av T-banen i Oslo er et tredje eksempel. Markedsimperfeksjoner rammer investeringer i transportinfrastruktur. Derfor må det offentlige ta ansvaret for å sikre investeringer i god og bærekraftig infrastruktur. Infrastrukturinvesteringer er avgjørende for å sikre morgendagens velferd. Skal vi sikre prioritering av dette må vi i norsk tilnærming til N/K se til Europa og anvende metoder for beregning av trafikkvekst som speiler virkeligheten.

Mantena

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

Bluetrain *foto: Star Tour*

Togpakketur

Christine Baglo

Tidligere i år lanserte Star Tour i samarbeid med NSB sine første pakketurer med tog til Gardasjøen i Italia. Konseptet slo overraskende godt an, og 100 reiser ble utsolgt på få dager. Derfor utvides tilbudet nå med ti nye togreiser neste sommer, med til sammen 7000 togpakketurer fra Skandinavia. Foruten togpakker til Garda, Bardolino og Torri del Benaco, lanserer Star Tour ytterligere tre reisemål i Italia: Badebyen Grado nordøst i landet, like ved den flotte byen Trieste, samt de nye reisemålene Malcesine og Sirmione, som også ligger ved Gardasjøen. I tillegg kan du også ta med badedrakten på toget til de koselige kystbyene Porec i Kroatia og Portoroz i Slovenia. Eller kanskje du foretrekker å stoppe i idylliske Bad Gastein i Østerrike? Prisene starter på 4500-6500 kroner. Som regel tilbringer du til sammen cirka to døgn på toget, med sovekupé. Alle reisene varer ti dager. Tema Train er en annen nyhet, som består av ferdigpakkede rundreiser med tog til vinbyene langs Rhinen og Mosel og med egen sjampanjeekspert i Alsace og Champagne. Dessuten kan man bli med på en kombinert tog- og sykkelreise i Polen, eller en rundreise til kulturbyer i Sentral-Europa.

Mens den svenske delen av Ving også lanserer togreiser fra neste sommer, ønsker imidlertid ikke norske Ving å gjøre det samme. – Det er enkelt å booke hotell- og togbilletter, det kan folk gjøre selv. Vi er best på å lage charterpakker med fly og hotell, sier Christian Grønli i Ving. Han mener togsatsingen handler mer om en miljøgimmick enn noe som virkelig ganger miljøet. – Norske tog går på grønn strøm, men det samme kan ikke sies om alle togene nedover i Europa, mener han.

Nå er det vel ikke så mye vanskeligere å booke hotell og kjøpe en flybillett selv heller. Tvert i mot. Noe av problemet med å pakke din egen togferie er at det er mye plunder. Det er få direktelinjer og det er forskjellige selskaper i de ulike landene, så det blir ofte mye bytting og mikking med korresponderende togtider. Dessuten blir det ofte dyrt. Trenger du hjelp for å planlegge ruten, tar NSB seks kroner minutter for å bistå deg med telefonbestilling av utenlandsbilletter. Da koster det deg fort en halv lavprisflybillett.

Tenk om NSB kunne laget ferdig noen smarte turpakker uten hotell, men med en fast pakkepris for en bestemt strekning, inkludert sovevogn, plassbilletter og grei logistikk? Da kunne det plutselig blitt et spennende alternativ å reise Oslo-Roma med tog i stedet for med fly. Og kanskje de kunne designet noen fristende rundreisealternativer? For mens vi fremdeles skrangler oss fram på toget her i Norge, foregår det en aldri så liten togrevolusjon i Europa. Hurtigtoglinjer åpnes i – ja – hurtigtogfart. Snart tar deg lenger tid å fly mellom mange av de europeiske storbyene, enn det tar med tog, på grunn av treg innsjekkig og sikkerhetskontroller. Prisene er heller ikke så ille. I løpet av de nærmeste fire årene vil dessuten hurtigtoglinjene mellom sju europeiske land, Storbritannia, Frankrike, Belgia, Nederland, Tyskland, Sveits og Østerrike, knyttes sammen og gjøre det enklere for reisende å henge på. Det meste av nettet vil stå ferdig allerede i år.

Ikke bare slipper du klåfingrede sikkerhetskontrollører og til og med kan drikke egeninnkjøpt rødvin i fred i kupeen, mens selve Europa fyker forbi og tankene flyr. Du kan også ofte ta med deg mer bagasje gratis på toget – som regel opptil 30 kilo. Dessuten kan du ta med deg bilen: I Hamburg i Tyskland kan du nemlig ta biltog helt fram til feriemål som Avignon, Fréjus og Narbonne i Sør-Frankrike, samt til Bolzano, Livorno og Verona i Italia og til Østerrike. I sommerperioden går det også biltog til Rijeka i Kroatia. Det koster litt, men samtidig sparer du bensin- og bompenger, samt utgifter til leiebil.

Artikkelen stod første gang på trykk i Dagsavisen søndag 21. oktober.

På sporet av no' godt

Det nyåpnede bakeriet i gamle Lillestrøm stasjon er en fryd for både gane og øye.

Kjell Erik Onsrud

Den gamle stasjonen, som for øvrig slett ikke er den opprinnelige, er en stram og flott bygning i nyklassisistisk stil fra 20-tallet. Siden Lillestrøm fikk sin nåværende stasjon i forbindelse med Gardermobanen på 90-tallet ble den gamle stasjonsbygningen liggende litt i utkanten av det hele. Flere interessenter har prøvd å drive gatekjøkken i den gamle stasjonshallen uten særlig hell. Den siste som måtte kaste inn håndkledet var hurtigmatkjeden med det gruoppvekkende navnet «Jafs».

Nå er det bokstavelig talt blitt andre boller med franske toner. Kameratene Terje Vålberg med erfaring fra bakeri og delikatesse og Kjell Ivar Bekkvik med erfaring fra kiosk hadde lenge hatt tyst til å etablere en egen virksomhet. De så at lokalet på stasjonen var ledig, og følte at det passet perfekt for det de hadde i tankene; et fransk bakeri. Resultatet ble Boulangerie Garcon.

- Beliggenheten er genial, slår Kjell Ivar Bekkevik fast. Lokalet her var ikke avgjørende for at vi etablerte oss, men det ble utløsende for at det skjedde nå. – Vi vurderte også å etablere oss på et kjøpesenter. Går det bra her har vil mål om å åpne flere bakerier på Romerike, sier Bekkevik. - Lillestrøm trengte et slikt bakeri som et sundt alternativ til fastfood. - Vi åpner tidlig og ønsker å lage en kultur tilpasset folk som tar toget. - Her skal det ikke være noen dundrende musikk, men stille og trivelig. Han peker ut i det nyoppussede lokalet og opp på bildet fra gamle dager av damene som var ansatt ved jernbanekaféen som en gang fantes her. Jeg nikker anerkjennende, og la til at en av de ærverdige damene på veggen var oldemora til samboeren min.

I tillegg til brød og kaker får på Garcon også kjøpt salater, baguetter, ferskpressa juice, smooties samt kaffe og oljer av mange sorter. – Alt bakes her forklarer Bekkevik og peker på den store ovnen innerst i lokalet. – Men det er ikke Terje og jeg som baker, presiserer han. – Vi har en ansatt baker som jobber om natta.

Budsjett? – det er synsing! – men vi er god fornøyd ut fra vi så for oss. Vi vil likevel streve kontinuerlig for å forbedre tilbudet, understreker Bekkvik.

Foto: Trond Løvmo

«Stasjonsbyliv» på Gamle Koppang Stasjon

Spelet og utstillingen vart ein stor suksesss, større enn me kunne forvente med berre amatører i skuespiller-staben. Men dei vart løfta av eit tilnærma profesjonelt 8 manns orkester med den uhyre profesjonelle orkesterlederen og ein regissør med mange års erfaring med amatører. Og mange timers øving!

Me hadde mellom 1000 og 1100 tilskuere og 180 000 i billettinntekter. Dermed blir det truleg eit overskudd på ca. 65 000 kroner. Og det er godt å ta med når me arbeider videre med nye oppsettinger og evt. andre utstillinger. Og eg veit ikkje om Fond for utøvande kunstnere har mange underskuddsgarantier som kjem i retur i denne regnvåte sommeren, men vår gjer det!

Det var gode omtaler i både Hamar Arbeiderblad, Østlendingen, Kaupangrmart`nsavisa, Østerdølen, Arbeidets rett og Stor-Elvdals kommunes hjemmeside. Og en bred reportasje i Hedmark og Opplands NRK radio. Mest bilder og omtale var det i lokalavisa Østerdølen. Dei fleste hadde også omtale av vår ránerbil-audition i juni. Me prøver å få til ein kontakt mellom kulturlivet i bygda og ránerbil-miljøet, heller enn krig og konflikt.

Samtidig med årets Stasjonsbyliv foregikk det start på restaureringsprosjektet til Gamle Koppang Stasjon. Dei har fått 200 000 til restaurering av den gamle stasjonsbygningen og skal investere like mykje i dugnadsinnsats. Dette arbeidet kom i full gang samtidig som premieren vår nærma seg time for time og framsida av huset vart klar og ferdigmalt, denne sida var vårt scenebakteppe.

Det mest komiske var at ein dag før vår premiere begynte Jernbaneverket å male den røde bygningen på stasjonen, en bygning frå 1959. Greitt nok for vår del, aktivetet på alle kanter !! Denne bygningen er det forresten spørsmål om å pusse opp, men det er visst uenighet om kven som eig den?? Sladder?? Firmaet Romeinendom drifter bygningen og me har ein avtale med dei om bruken av den til omkledning, overnatting av regissør og musikere, og som lager.

De kan også lese meir om oss på www.stasjonsbyliv.com

Beste helsing Randi Aske,
administrativ leder

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

Fem på toget

I denne utgåva har vi spurd reisande på Lillestrøm stasjon om dei har kjennskap til høgfartsutgreiinga som vart presentert på Lillestrøm måndag den 5. november, og om kva Gardermobanen har tyda for togtilbodet deira.

Ann Jeanette

Ho kjem med lokaltoget frå Strømmen, og venter på toget vidare til Jessheim. Der blir ho henta med bil. Ho har månadskort og reiser med tog på kvardagane. Bil eller sykkel har ho ikkje. Ho har ikkje høyrd om høgfartsutgreiinga eller For Jernbane. Kva Gardermobanen tyder for henne har ho ikkje tenkt over. – for meg har den alltid vori der, svarar ho.

Ann Chatrine

Ho har tatt seg til Lillestrøm stasjon med buss, og skal vidare med toget til Nationaltheateret. Derifrå går turen vidare til fots. -Dette er ein skuletur, elles reiser eg ikkje så ofte med tog, svarar ho. For Jernbane og høgfartsutgreiinga har ho ikkje høyrd om. Kva Gardermobanen tydar for ho har ho heller ikkje tenkt over.

Eva

Eva kom til Lillestrøm stasjon med bil. Ho skal til Kløfta, og tek seg vidare derifrå til fots. Ho reiser på honnørbillett. Ho eig óg ein sykkel. – Eg syklar mykje, legg ho til. – Skal eg til Oslo, så tek eg bestandig toget, seier ho. Ho har ikkje høyrd om For Jernbane eller høgfartsutgreiinga. –Gardermobanen passar utmerket for flytoget, seier ho og legg til at ho ynskjer det var mogeleg å ta flytoget inn til Oslo også.

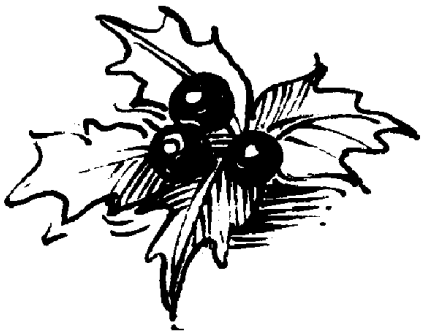
Kristine

Kristine går på skule i Lillestrøm. No skal ho til Kløfta. Ho reiser på månadskort kvar dag. Til stasjonen syklar ho. Ho har ikkje tenkt så mykje over Gardermobanen. – Når det er linearbeid på lokalbanen så køyrer toga Gardermobanen, og då stoggard dei ikkje på Kløfta. Då må eg ta bussen i staden som tek tre kvarter, seier ho. – For min del ynskjer eg stopp for alle tog på Kløfta, legg ho til. Ho kjenner ikke til For Jernbane eller høgfartsutgreiinga.

Vi ønsker alle våre lesere en riktig God Jul og et Godt nytt år.

Anders

Anders tok bussen til Lillestrøm og skal vidare med toget til Dal. Fra stasjonen på Dal går turen til fots. –Eg har ikkje pleid å reise noko serleg kollektivt, men sjukdom har gjort at eg ikkje kan køyre så mykje bil lenger. Difor har det blitt meir kollektivreiser i det seinare, forklarar han. Han reiser på enkeltbillett. Han har ikkje høyrd om For Jernbane, men han har høyrd om høgfartsutgreiinga. –Eg kunne tenkje meg høgfartsbane mot Trondheim, seier han. – Gardermobanen har ingen betydning til eller frå for meg, avsluttar han i det toget hans straks skal gå.



ROGALAND FYLKESKOMMUNE

Utvikling i Rogaland:
Et ansvar for fylkestinget

www.rogaland.no

Kombibaner, lokaltrafikkens høyhastighet

Kan jernbanen bidra til å løse problemer i lokaltrafikken?

Didrik Seip

Nesten alle som kjører bil opplever køer. Nå er det ikke så greit for dem som ikke kjører bil heller. Busser og trikker blir også ofte sittende fast i køer og det kan være langt til nærmeste jernbane eller T-bane stasjon. Dessuten trenger vi lokaltransport som virker for å få folk til de nye lyntogene som forhåpentligvis kommer.

Det beste ville nok være ny teknologi som for eksempel sportaxi. Men vi begynner vel å bli leie av å vente. Selv var jeg med på å lansere et utspill for Sportaxi i Dagbladet for 36 år siden (20/11-1971). Problemet med ny teknologi er at det erfaringsmessig koster å være først.

La oss derfor se hva dagens teknologi og spesielt jernbanen kan bidra med. Det er vel ikke stort, mange tog er fulle og jernbanelinjer er så dyre at det er begrenset hvor mange vi kan få bygget. Det finnes imidlertid alternativer som kombinerer jernbanens hastighet, men som har mindre kapasitet og er billigere og derfor kan nå flere områder.

Jernbaneverket kom i vår med en utredning om kombibaner. Dette er ikke ny teknologi og det finnes flere eksempler i Europa. Jernbaneverket stiller seg positive til slike løsninger. De tar selvsagt sine forbehold, men det er ikke så rart når man tenker på at her blir det forhandlinger.

Hvordan virker kombibane?

Fordelen med kombibaner er at de kan betjene mange stasjoner, er relativt billige å anlegge og kan kjøre fort på noen strekninger ved å bruke jernbanespor. Men – jeg skrev jo nettopp at togene er fulle! Er det plass til kombibanene? Ja noen streder e det plass og med flere dobbeltspor blir det økte muligheter. Faktisk kan kombibaner også avlaste flaskehalser i jernbanesystemet ved å bruke alternative baner der det finnes flaskehalser.

Kombibaner er i realiteten trikker som har utstyr til også å kjøre på togspor. Det viktigste utstyret gjelder sikkerhetssystemene og strømforsyningen. I tillegg kommer kravet om universell tilgjengelighet. Jernbaneverkets utredning viser at alle disse kravene kan tilfredsstilles.

Kombitrikker vil kunne komme opp i 100 km/t eller mer på jernbanelinjer. Det er raskt i forhold til bil, buss og trikk i byer. Men tog kan jo gå mye raskere, så kommer ikke kombitrikkene i veien for togene. Poenget her er at kombibaner er knyttet til byer. Trikkene skal ikke kjøre veldig langt på togskinnene. Dette er også områder der togene har relativt liten hastighet fordi de skal stoppe eller nettopp har startet. Når vi legger til at trikkene har større akselerasjon ved lave hastigheter og kortere stopp på grunn av flere dører pr sete, vil en blandet trafikk kunne gå bra.

Konkrete eksempler

Stavangerområdet

Utbyggingen av dobbeltspor Stavanger Sandnes gir muligheter for kombibaner. Jernbaneverket har sett på tre linjer som de mener kan opereres i 15 min rute:

1) Stavanger Lufthavn Sola – Forus – Gausel – De nye dobbeltsporet – Stavanger stasjon . gatenettet – Lervik.
2) Sandnes øst Sandnes/Gausel – det nye dobbeltsporet – Stavanger stasjon – gatenettet – Lervik.
3) Jåttåvågen – Tasta – Hillevåg nord – det nye dobbeltsporet – Stavanger stasjon – gatenettet – Tasta.

Osloområdet

Hva er spesielt med Osloområdet?
Oslo og omegn er av naturen i stor grad presset inn i noen korridorer, øst, vest og syd. Ved å binde sammen transporten utover i korridorene kan man få arbeidsplasser i utkantene. Da ville mange slippe å reise om sentrum for å komme på arbeid. Faktisk ville mange reiser som gikk mot rushtidsretningen være bortimot gratis i samfunnsmessig sammenheng.

Dette forholdet har vært dårlig utnyttet i transportplanleggingen i Osloområdet, men nå kan kombibaner være med på å utnytte geografien bedre.

Først kunne man tenke seg T-banene knyttet til tog ved Lørenskog og Hauketo. Så kan kombibaner brukes på toglinjer dit og dekke området lenger ut som er tynnere befolket. Da blir det også et poeng at disse kombibanene blir knyttet til tog igjen lenger ut, på Lillestrøm og Kolbotn og/eller Ski. I Bærum kan Kolsåsbanen og Østeråsbanen knyttes sammen på Bekkestua. (Traseen er sikret for lengst). Så kan kombibaner ta seg av området lenger ut og forbindelsen til Sandvika og toget.

I Oslo har vi i tillegg et problem knyttet til Oslo-tunnelen. Den har for lite kapasitet, og det ville være meget dyrt å bygge en ny. Ved at kombitrikkene kjører på vanlige trikkeskinner i sentrum av Oslo, tar det en del trafikk bort fra Oslo-tunnelen og letter presset der.

Østkorridor og Hovedbanen

Ledig kapasitet på den gamle Hovedbanen gir perfekte forhold for en kombibane. I jernbaneverket er det sett på alternative baner som bruker hovedbanen til Lørenskog stasjon. Derfra dekkes området syd for hovedbanen fram til A-hus (sykehuset). Sett i forhold til det jeg skrev om korridorene, ville det være en fordel om denne banen kunne fortsette til Lillestrøm, enten direkte eller via Strømmen stasjon og toglinjen.
Kartet viser (mitt forslag) bane til Strømmen med fiolett strek og en mer direkte mot Lillestrøm med rød strek. En ekstra løkke i Lillestrøm er også en mulighet og er vist med blå strek.

Sydkorridor

I sydkorridoren peker Hauketo seg ut som et knutepunkt. Her er det både T-bane og trikk i nærheten. Kolbotn er en relativt stor stasjon og kombibane dit vil gjøre stedet enda mer attraktivt for arbeidsplasser. Kartet viser nåværende jernbane i svart. Når det kommer nytt dobbeltspor vil det bli ledig kapasitet og kombitrikker kan bruke jernbanelinjen for raske reiser til/fra Oslo sentrum.
Skissen viser eksisterende baner heltrukket og forslag til nye baner stiplet

Bærum

Bærum er en stor kommune. Det er bare 4 byer i Norge som har flere innbyggere. Likevel er det dårlig indre kommunikasjon. Kombibaner kan avhjelpe tre ulike problemområder.

Fornebu

For Fornebu og Snarøya har det vært arbeidet med en del nye teknologiske løsninger, automatbane og sportaxi. De har ikke latt seg realisere og det ser ut til at man havner med buss som ikke er så fristende verken som løsning eller for trafikantene. Kanskje blir det en bybane helt til Skøyen.

Her vil kombibane være et godt alternativ. Det er bedre å bygge to nye jernbanespor Lysaker Skøyen enn en ny bybane ved siden av fordi disse sporene egentlig trengs og vil kunne brukes i flere sammenhenger. Raskere reise blir det også, fordi jernbanesporet kan benyttes helt til Skarpsno.

Sandvika

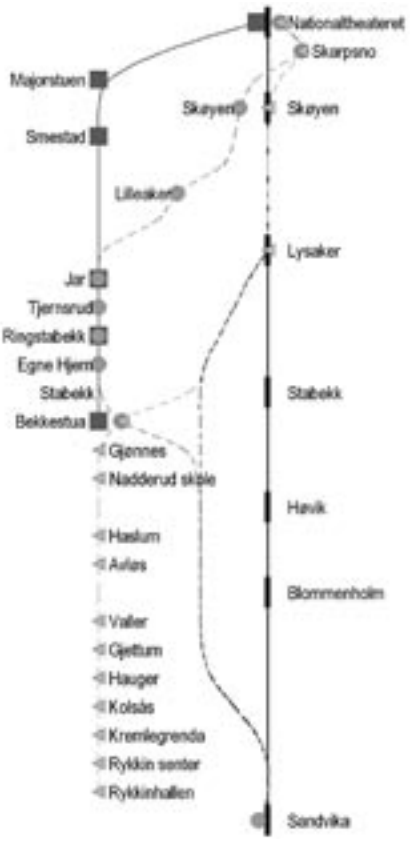
Bærum har formelt sett fått Sandvika som by. Det virker ikke helt slik. Det er mer et forvokst handlesenter med et halvdødt landsbysenter ved siden av. Handlesenteret er hovedsakelig bilbasert med gratis parkering og ligger et stykke fra tog og busstasjon. Bærum har som vanlig rota det til når det gjelder planlegging, og veinettet er overbelastet.

Her kunne en kombibane være en løsning. En (ensporet) ring i Sandvika kan kombineres med en eller flere av følgende traseer:

1) Via den nye jernbanetunnelen til Bekkestua som beskrevet nedenfor.
2) Via den gamle banen til Lysaker og Oslo
3) Korteste forbindelse til Kolsåsbanen forbi sykehusene.

Kolsåsbanen

Jeg kjenner Bærum best og har allerede kommet med en forslag for en del av Bærum som innebar kombibane. Forslaget ble lansert i Asker og Bærums budstikke sist vinter før jeg var kommet skikkelig i gang med min alternative jernbaneplan. Forslaget blir enda lettere å bygge og mer interessant om mitt forslag til Ringeriksbane blir gjennomført selv om det må omarbeides noe. Det kan også eventuelt kombineres med Jernbaneverkets forslag til Ringeriksbane om det er det som blir bygget.



Ny løsning på problemet Kolsåsbanen

Kolsåsbanen er et problem. Problemet er størst når den ikke er der. Det merker mange nå for tiden. Men den var jo et problem også da den gikk. Økonomien var dårlig og man kunne jo mistenke Oslo Sporveier for ikke å satse på Kolsåsbanen.

En så lang bane er problematisk for en T-bane. Det blir mye seter uten folk, og man kunne ønske seg lavere kapasitet på den ytterste delen. Forlengelse til Rykkin og oppgradering blir også dyrt med metro standard.

Vi trenger bane. Det har dagens situasjon vist.

Løsningen er nærmere enn man tror, bokstavelig talt. På det nærmeste er det under 400 meter mellom nye jernbanespor og Kolsåsbanen. Ved Bekkestua er avstanden under 600 m og en tunnel der ville virkelig forbedre kollektivtilbudet i Bærum.

Jeg har følgende forslag:

- Kolsåsbanen bygges bare ut til metrostandard til Bekkestua.
- Strekningen Rykkin-Bekkestua trafikkeres med kombitrikk.
- Trikken fortsetter i tverrtunell til den nye jernbanetunellen, videre til Lysaker og Skøyen jernbanestsjoner og kommer inn på bytrikkens spor ved Skarpsno.

For alle på strekningen Rykkin – Bekkestua vil denne banen gi raskere forbindelse til de fleste steder i byen.

Dette vil spare penger både når det gjelder oppgraderingen Bekkestua – Kolsås og nybygging av linje Kolsås - Rykkin

Tunnelen gir også muligheter til å forbedre kommunikasjonen innen Bærum fordi:

- Lilleaker-banen kan fortsette fra Bekkestua til Sandvika.

Reisetiden Bekkestua – Sandvika vil bli under 5 min mot 15-20 min i dag. Det ville bety større muligheter for arbeid i retning Asker – Drammen også for folk i Nord-østre Bærum.

Andre steder

Jeg har bare sett nærmere på Oslo og Stavanger, men det er klart at også andre byer kan være interessante.

Bergen og Trondheim er interessante fordi de er store. I tillegg vil dobbeltspor til Arna gi nye muligheter i Bergen.

Om en høyhastighetsbane følger kysten på Sørlandet, vil Kristiansand og Arendal få ledige toglinjer som kan brukes til kombibaner i tillegg til de nye banene.

Byene Skien og Fredrikstad risikerer å komme et stykke fra eventuelle høyhastighetsbaner. Brukes kombibaner som forbindelsesledd, vil det gi rask tilgang til Høyastighetsbanene for flere.

Kombibaner og høyhastighetsbaner

Som nevnt i avsnittet foran, vil noen kombibaner kunne ha sin begrunnelse i utbyggingen av høyhastighetsbanene. Kanskje er likevel avhengigheten større den andre veien. Siden høyhastighetsbanene har få stopp, er de avhengig av andre kollektive systemer som tilbringere.

Som tilbringere er lokaltog spesielt viktige fordi de er på de samme stasjonene. Kombibaner vil i noen tilfelle også ha felles stasjoner og i tillegg dekke større områder med flere stoppesteder.

Jeg tar sikte på å innarbeide mer kombibaner i min alternative jernbaneplan, og tar gjerne imot innspill. Følg med på www.tog.seip.no.

«Nittedalsbanen»

Gjøvikbanen er vel den mest anonyme og stillferdige av jernbanene ut av Oslo. På første delen ut fra Oslo S har den mistet det ene av sine to spor til Gardermobanen. Fra Kampen/Ensjø er det dobbeltspor og bra kurvatur fram til Grefsen hvor den møter Alnabanen fra Godsterminalen.. Siden forblir den enkeltsporet og slynger seg videre i mange krappe kurver og over tre markerte høydepunkter til Gjøvik. Jeg våger å påstå at dette er Østlandets vakreste togtur. Banen er godt utnyttet, med lokaltrafikk til Hakadal og Jaren og regiontog til Gjøvik. I tillegg er dette Bergensbanen for gods mellom Grefsen og Roa. Kapasitetsmessig har banen ikke mye å gå på. For å hjelpe på er det derfor besluttet å bygge et nytt møtespor ved Jenserud. Jernbaneverket innrømmer også at det med utgangspunkt i dagens trasé er vanskelig å få til reduserte reisetider i tråd med målene i langtidsplanen.

På denne bakgrunnen kan det kanskje være riktig å tenke helt nytt. Vi har i møte med Jernbaneverket lagt fram et utkast til ny bane gjennom Nittedal mellom Alna På Hovedbanen og Rundelen/Jevnaker. Nå er ikke tanken om en bane gjennom de lavere delene av Nittedal ny. Opprinnelig var det meningen at Gjøvikbanen skulle gå nærmere dalbunnen. I våre dager har Norsk Bane også jobbet med utkast til ny trasé. Vårt utkast er derfor ikke ment som noen facit, men som et konkret innspill til hvordan det eventuelt kan gjøres.

Fem fluer i én smekk

Vi tror imidlertid Nittedalsbanen kan bli et prosjekt som åpner for flere muligheter, trolig flere enn hva som er vanlig med en enkelt ny banestrekning. Vi lister punktene her, og kommer tilbake til dem enkeltvis etter hvert;

- Innkorting av Bergensbanen
- Løft for Gjøvikbanen
- Ringbanedrift
- Løft for godstrafikken
- Gammel bane frigjøres til lokaltrafikk

Nittedalsbanen

Prosjektet går ut på å bygge ny Gjøvikbane fra Alna og fram til Rundelen (ca. 3 km sør for Grua). Banen bør bygges med dobbeltspor. Fra Rundelen og over til Jevnaker bygges det også ny enkeltsporet bane med kryssingsspor.

Tenkt trase tar av fra Hovedbanen ved Alna(Godsterminalen) og går inn i en ca. 11 km lang tunnel som kommer ut i dagen ved Rotnes i Nittedal. Her ligger det til rette for ny stasjon. Videre er banen tenkt anlagt oppe i dagen fram til Hakadal/Elnes hvor ny og gammel bane møtes. Mellom Hakadal og Rundelen kan den nye banen følge dalsidene stort sett slik Gjøvikbanen gjør i dag med unntak av et avsnitt mellom Jenserud og Harestua hvor ny bane vil gå i en ca. 3,5 km lang tunnel øst for Stryken. Ved Rundelen greiner den nye banen over til Jevnaker av. Denne strekningen blir på 16 km inkludert en tunnel på 11-12 km. Total blir strekningen Oslo-Hønefoss 75 km hvorav 55 km som nybygd bane, 14 km kortere en dagens bane via Roa. Total tunnelandel på strekningen Oslo-Hønefoss vil bli ca. 35% mens Ringeriksbanen slik den er planlagt vil få en tunnelandel på 81%. Dersom tiltakene over blir gjennomført betyr det at dagens baner Roa-Jevnaker og Hakadal-Rundelen kan nedlegges. Det nye krysningssporet som planlegges ved Jenserud bør kunne la seg innpasse som en del av Nittedalsbanen. Etter hvert bør Gjøvikbanens nordre del rustes opp. I sum bør dette aktualisere en sammenkopling med Dovrebanen ved Moelv.

Innkorting av Bergensbanen

Vi anser Nittedalsbanen som 1. alternativ til Ringeriksbanen, og har lansert den som sådan på KS1, Kvalitetssikringsseminaret for Ringeriksbanen på Hønefoss, den 20. og 21. november. Vi foreslo Nye Krøderbanen som 2. alternativ. Dersom Nittedalsbanen gjennomføres vil det være mulig å kjøre lokaltog Oslo-Hønefoss med stopp Oslo-Bryn-Rotnes-Hakadal-Harestua-Jevnaker-Hønengata-Hønefoss på i overkant av 50 minutter. Til sammenlikning er kjøretida på Ringeriksbanens Åsa-alternativ anslått til 47 min. Bergensbanens ekspresstog uten stopp på strekningen Oslo S-Hønefoss vil kunne få en kjøretid på 35 minutter. Dette er kun 3 min. lenger enn Ringeriksbanen. De skisserte kjøretidene baserer seg på kjøring med NSBs mest moderne materiell pr. i dag som er B73 (ekspresstog med krenging) og B72 (lokaltog). En mulighet som åpner seg er å starte Bergenstoget fra Drammen, eller Tønsberg når utbyggingene på Vestfoldbanen er kommet lenger, så kjøre østover til Oslo, nordover til Hønefoss via Nittedalsbanen, og allikevel få samme eller litt kortere kjøretider Drammen – Bergen enn i dag!

Løft for Gjøvikbanen

Togene til Gjøvik via Rotnes vil kunne få en kjøretid på 1:35 t (1:55 t i dag). Tilsvarende til Jaren vil bli 55 min. (1:15 t i dag). Dermed er kjøretidsmålene i Jernbaneverkets langtidsplan så å si nådd, sjøl uten tiltak på Gjøvikbanens nordre del. Med stor kapasitet og flere lokaltog som dekker nedre del av Gjøvikbanen, vil det være mulig å kjøre til Gjøvik med færre stopp og enda kortere reisetid. Når banen videre mot Gjøvik rustes opp og kobles banen sammen med Dovrebanen ved Moelv vil også ringbane rundt Mjøsa (Mjøsaringen), ekspresstog mot Trondheim og Møre via Gjøvik, samt godstrafikk være mulig.

Ringbane

Lokaltogene Oslo-Hønefoss kan inngå i en ringbaneløsning rundt Tyrifjorden (Tyrifjordringen) slik at også Modum får lokaltog. Dette muliggjør også halvtimesavganger Oslo-Hokksund i samspill med dagens pendel Kongsberg-Eidsvoll. For at en slik løsning skal bli optimal så kreves trolig tiltak ved Hønefoss slik at man slipper å endre kjøreretning. Kanskje Jernbaneverkets utbyggingsforslag ved Hønefoss for Ringeriksbanens Kroksundalternativ kan tas fram igjen? Dette vil også gjøre det mulig å kjøre godstog og enkelte Bergensbanetog via Drammen og utenom Hønefoss. Ringbanen vil gi nye overgangsmuligheter som kan avlaste Oslo S, og den gir nye forbindelser som styrker toget i konkurransen med veitrafikken.

Løft for godstrafikken

Dette prosjektet gir mange fordeler til godstrafikken også i motsetning til Ringeriksbanen som ikke er tenkt å brukes i noen særlig grad til godstog. Ulempen med gods via en Ringeriksbane er at togene vil belaste Oslotunnelen samt måtte forsere Brynsbakken. Hele den nybygde Nittedalsbanen vil få bra vertikalkurvatur. Det vil trolig ikke noen steder være behov for unntak fra regelen om maksimum 12,5 ‰ stigning/fall. Dette i motsetning til dagens Gjøvikbane som går mer som en berg-og-dal-bane med sterk stigning opp til 278 moh ved Movatn for så å falle til 166 moh ved Hakadal før den igjen begynner å stige. Dette er ingen ønskesituasjon. Derimot vil den nye banen med utgangspunkt Alnabru på ca. 100 moh få slak stigning i retning Hakadal. Ikke minst for godstogene vil dette være av stor betydning. Ny linje Alnabru-Jevnaker gjør også at gods-

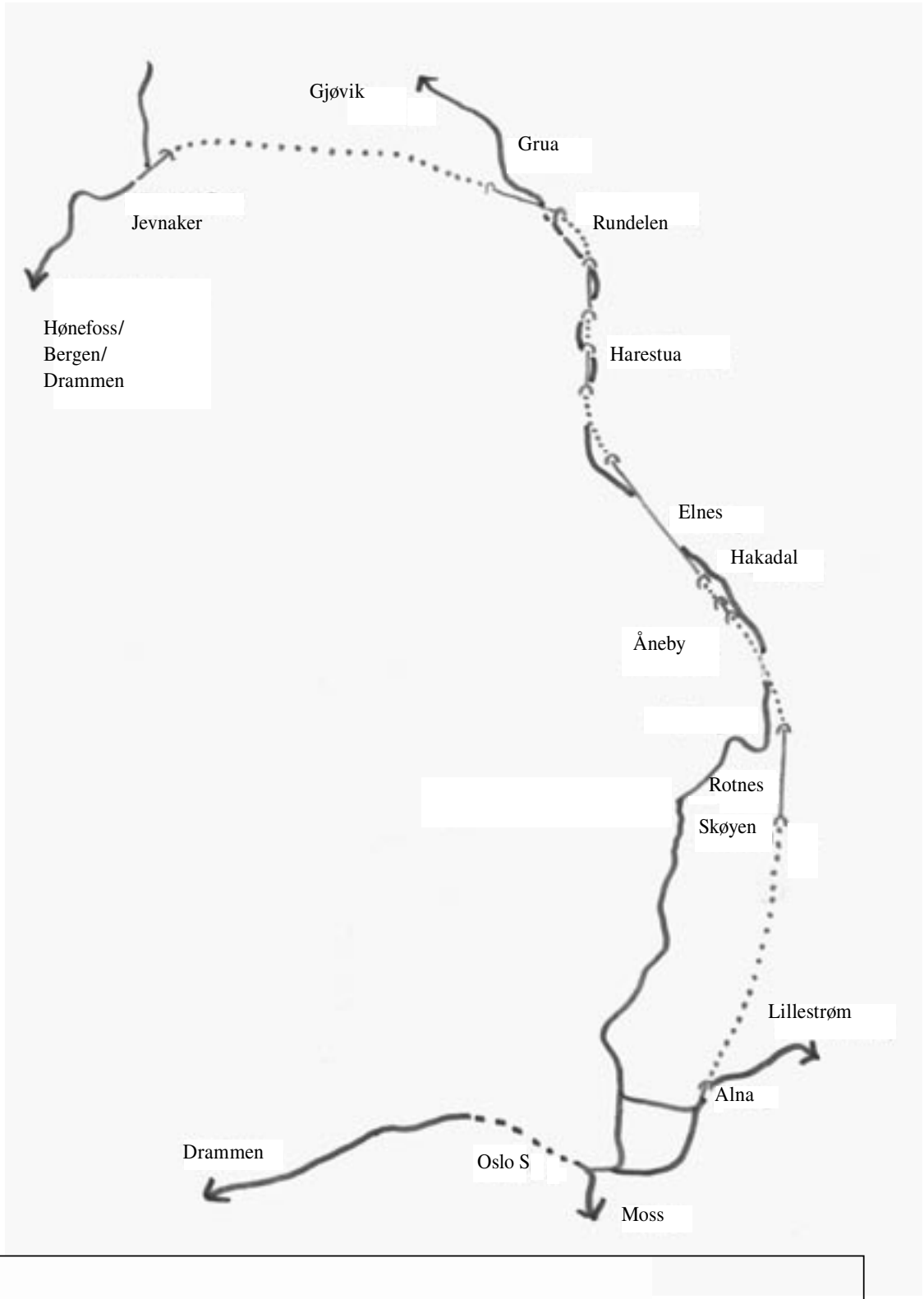
togene korter inn total kjøredistanse med 18-19 km på denne strekningen. Kjøretiden Alnabru-Hønefoss vil reduseres fra ca. lt35min til i underkant av en time.

Gammel bane frigjøres til lokaltrafikk

Dagens bane Oslo-Hakadal samt Alnabanen frigjøres for lokaltrafikk knyttet til det øvrige kollektivnettet i Oslo/ Akershus-regionen. Det fine er at disse banene allerede har sportilknytning til T-banen ved Storo/Grefsen.

Finansiering

Hvordan finne penger til det aktuelle prosjektet? Det mest nærliggende er å ta utgangspunkt i Jernbaneverkets stamnettutredning fram til år 2040. Der er det planlagt å bruke 4,4 milliarder kroner på Ringeriksbanen som en 46,5 km ny enkeltsporet bane Sandvika-Åsa-Hønefoss. I tillegg anbefales det større moderniseringstiltak på Gjøvikbanen mellom Grefsen og Nittedal med kostnadsoverslag 0,3-1,8 milliarder. Investering i eksisterende infrastruktur på Gjøvikbanen med kostnadsoverslag 0,6-1,1 milliarder anbefales også. Selv om en god del av sistnevnte post bør/må brukes på Gjøvikbanens nordre del så bør vi komme svært langt dersom disse midlene alternativt brukes til å bygge Nittedalsbanen.



Ofotbanen

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

Nordic Rail

Annethvert år etter 1995 har fagmessen for jernbane, Nordic Rail, blitt holdt i Jönköping i Sverige. Nordic Rail arrangeres av Elmia AB i samarbeid med: Järnvägsforum, Nordic Infrastructure Managers (NIM) og Forum for Nordisk Jernbanesamarbeid (NJS).

Bjørn Skagen

Fagmessen Nordic Rail, Sverige

Nordic Rail – står også bak «Future Transport». Messen omfatter hele banemiljøet i Norden, både på sporvei og jernbane, fra planleggingsstadiet til bygging og vedlikehold av kjørebane og rullende materiell. Her treffes også produsenter av sikkerhetsutstyr, entreprenører og verktøyleverandører. Messen er veldig viktig for hele transportbransjen, og er den eneste i sitt slag i Norden. Og hvert år inngås betydelige avtaler på messen. Blant besøkende, utstillere og foredragsholdere finnes de fleste kategorier fagpersoner s.s. sporsveisere, banereparatører, trafikkplanleggere og samferdselspolitikere. Norske samferdselspolitikere derimot, ser ikke ut til å prioritere denne møteplassen, i motsetting til sine nordiske kollegaer. Jeg håper derfor at i 2009, er vi enda flere norske på Nordic Rail, som kan inngå gode avtaler og representere et norsk næringsliv som er opptatt av effektivitet og miljøansvarlige alternativer. Oppfordringen er dermed gitt. Mer info finnes på http://www.elmia.se/nordicrail/

Etter å ha deltatt på Nordic Rail de siste 4 gangene, har undertegnede med glede sett at også et økende antall Norske foretak og institusjoner deltar. Årets messe hadde 14 norske utstillere 4 flere enn i 2005, dette utgjør allikevel beskjedene 6,5 % av de 236 foretak og organisasjoner som hadde stand i år. Gjennom de tre dagene messen varer, var det i år 4872 besøkende en økning på nesten 20 % fra 2005. Satsingen på jernbane og infrastruktur i våre naboland er formidabel sammenlignet med i Norge.

Våre nordiske naboer har lenge hatt et mer moderne jernbanesystem og en reell satsning på skinnegående transport. Vi ser også i det firma jeg er ansatt – Cembre AS, at en stadig større del av handelen går til jernbaneprosjekter i andre Nordiske land. Men, økningen på 40 % i antall norske utstillere, kan også være et signal på at jernbane omsider har fått økt aktualitet i Norge.

Vi bygger broer og undersjøiske tuneller i verdesrekordklasse ut til mange norske geografiske ytterpunkter, dette gir en god infrastrukturell utgreining til bygde-Norge, men en stamme for rask og effektiv landbasert gods og persontransport, det har vi ikke. Burde ikke vi, verdens rikeste land (per capita) kunne investere i en nasjonal infrastruktur som sikrer et levende nærings og samfunnsliv i både by og bygd. Når nordsjøoljen ikke lenger er vår økonomiske sikkerhet, er det for sent å begynne å investere i infrastruktur. Vi må utvikle og finne andre inntektskilder før det. Uten en god kommunikasjon taper vi, også sammenlignet med land på kontinentet hvor reisetider mellom de forskjellige sentra allerede er minimale. I det hele er satsingen på skinnegående kommunikasjoner i hele Europa overveldende. Mens vi fortsatt kjører tog i traseer fra 1880-tallet og reisetiden er ikke nevneverdig redusert siden da. Mange traseer er ubrukelige for godstogtrafikk, enten fordi kapasiteten er begrenset eller at standarden på banen ikke passer de nye godstogene. At titusener biler står timevis i kø er i alle fall ikke gunstig, verken for produktiviteten eller miljøet. Et godt og raskt kollektivtilbud ville dermed også bidra til å dempe tidsklemma for hver enkelt. Samferdselsministeren har tross stansing av planlagte prosjekt, nå gitt signaler at infrastruktur kan finansieres med «oljepenger». Dette er positivt, da en satsning over statsbudsjettet, i følge de selvpålagte begrensninger i bruk av inntektene fra petroleumsindustrien (handlingsregelen), er det vanskelig og måtte konkurrert med andre viktige poster på statsbudsjettet. Statens økonomi er tross alt blitt mer komplisert enn da Bergensbanen ble bygd til kostnad av et helt statsbudsjett. Men å stoppe planlagte prosjekt på grunn av prisstigning er vel neppe spesielt lurt, priser og kostnader går sjelden særlig mye ned, så selv om prisøkningen nå skulle skyldes knapphet på arbeidskraft, noe bransjen selv ikke er enig i, så vil totalentreprisen neppe bli rimeligere om to – tre år. Derfor bør staten, innen kort tid, opprette et finansierings og driftselskap for høyhastighetsbane, Norske Høyhastighetsbaner (NHB), hvor det gis anledning for næringsliv og private å gå inn med andeler, mens staten garanterer for overføringer fra Statens pensjonsfond (Oljefondet), på lik måte som det investeres i utlandet.

Dermed kunne vi få utredet og bygd nødvendig infrastruktur også hjemme og ikke bare finansiere utenlandske foretak og prosjekt. Når driften på høyhastighetsbanene så kommer i gang betales det for leie av sporet tilbake til NHB og gir avkastning til andelshavere og «Oljefondet».

Det nødvendige vedlikehold og opprusting av eksisterende jernbanenett, fortsetter som post i statsbudsjettet, som i dag. For også dette må gjennomføres, og blir dermed holdt adskilt fra høyhastighetsbanene. Det er dessuten store oppgaver og muligheter som ligger i det jernbanenettet vi har, å ikke gjennomføre disse når vi har mulighet til det, ville være en nasjonal tragedie.

En stor del av arbeidet med høyhastighetsbaner og bygging av dobbeltspor og nye traseer, vil kunne bli utført av utenlandske jernbaneentreprenører, så verken knapphet på innenlands arbeidskraft eller oppheting av økonomien vil bli de utfordringene som en del økonomer påstår. Svenske aktører har allerede for lenge siden uttrykt interesse for å forlenge Nordlandsbanen og Ofotbanen til Tromsø, og en utbedring og elektrifisering av Meråkerbanen fra Storlien til Stjørdal. Med dette ville faktisk Værnes flyplass blitt knyttet til Östersundsområdet. Men, svenskenes grunner til å ønske utbedring av disse strekningene, er for å få tilgang til gode havner.

At så mange nå ivrer for jernbane, næringsliv, miljøorganisasjoner og politiske partier fra SV til Demokratene, skulle love godt. Nå skal vi se om de som har regjeringsmakt, virkelig fortjener den. Det valget er om knappe 2 år.

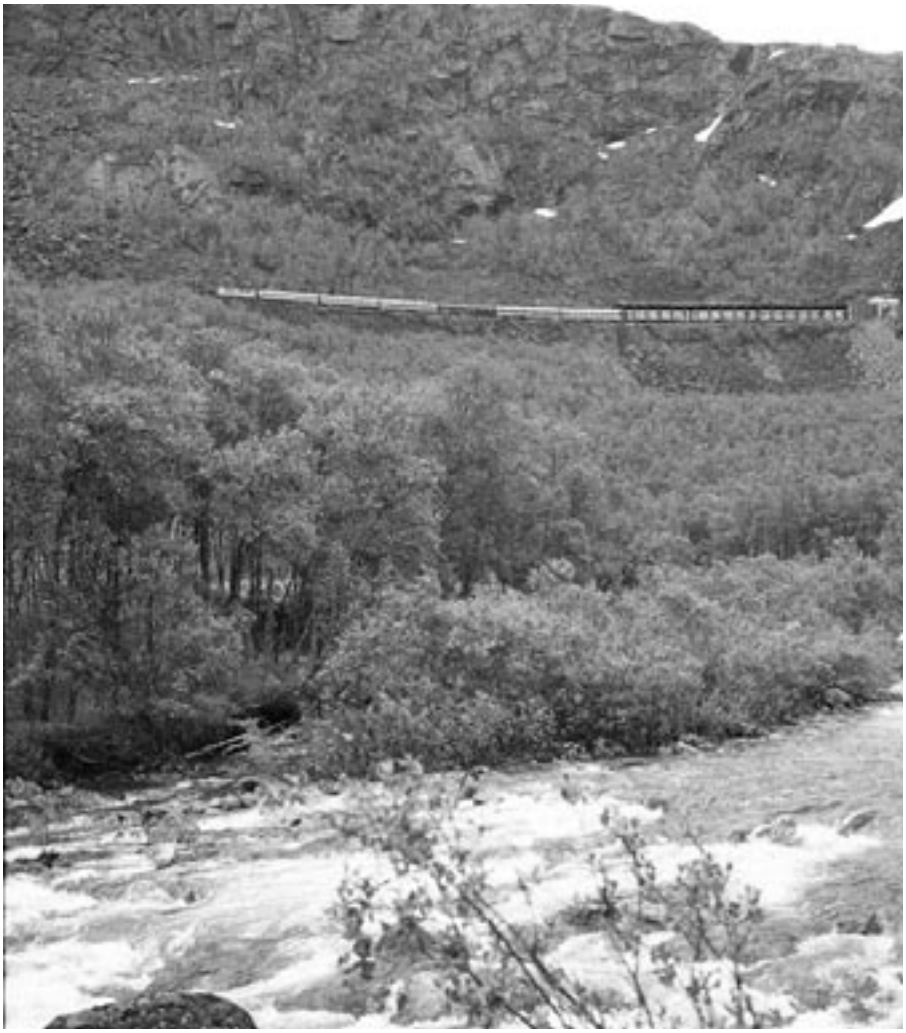
Verden blir litt bedre når transporten går på skinner.

CargoNet
www.cargonet.no

Svenskene tar over Ofotbanen

I hvert fall gjør de dét fra neste sommer og fram til 2013. SJ (Statens Järnvägar) kommer til å kjøre persontogene, og det blir det svenske riksorganet for trafikkplanlegging og anbudsutsetting, Rikstrafiken, som skal følge opp kontrakten.

Kjell Erik Onsrud



Nyordningen er kommet til på initiativ fra svenske myndigheter. Hensikten har vært å sikre et helhetlig og sammnehengende tilbud, også over riksgrensa. Samferdselsdepartementet har inngått en samarbeidsavtale med Rikstrafiken som innebærer at persontogtilbudet på Ofotbanen skal inngå som en del av Norrlandstrafiken som Rikstrafiken avholder anbudskonkurranse om. Som kjent henger Ofotbanen til Narvik ikke direkte sammen med det øvrige norske jernbanenettet. Den utgjør de 42 vestligste kilometerne av den svenske Malmbanen fra Kiruna og Boden/ Luleå.

I oktober ble det klart at SJ hadde vunnet anbudskonkurransen. I alt ble det gitt tre anbud. SJ må i tillegg inngå en egen avtale med Samferdselsdepartementet. For denne trafikken betaler Samferdselsdepartementet tretten millioner kroner til Rikstrafiken. Pengene til Rikstrafiken skal dekke betalingen til SJ for togtilbudet på norsk side. For 2. halvår 2008 er summen 1,55 mill. kr. Øvrige år beløper den norske delen av driftstilskuddet seg til tre mill. I gjennomsnitt får SJ ca 87 mill. SEK per år. Til sammenlikning mottar Veolia (tidl. Connex) under den nåværende kontrakten ca 60 mill. per år. I tillegg er det avtalt en bonus som SJ får dersom de oppfyller særskilte mål for komforten ombord på togene. Staffan Widlert, Generaldirektøren for Rikstrafiken uttaller; – Ambitionen har varit att säkerställa en hög kvalitet på trafiken för den kommande avtalsperioden och vi har hela tiden varit medvetna om att detta skulle öka kostnaderna för trafiken.

Kontrakten er en av de største anbudene Rikstrafiken organiserer. Den omfatter to nattog fra Narvik til hhv. Stockholm og Göteborg samt dagtog Luleå- Kiruna og Kiruna-Narvik. Norrlandstrafiken har vært konkurranseutsatt siden 2000, og kontraktsperioden er fem år. Til sammenlikning er kontraktstida på Gjøvikbanen 10 år + mulighet for forlengelse, hvilket burde gi togoperatøren en mer langsiktig interesse for strekningen.

Etter nåværende ordning er det NSB som har trafikkrettigheten på Ofotbanen. De har avtale med Ofotbanen AS om utøvelsen av denne trafikkrettigheten. Ofotbanen AS har på sin side inngått samarbeidsavtaler med det togselskapet som til enhver tid har vunnet trafikkrettigheten på svensk side. For tida er det Veolia - et samarbeid som slett ikke har vært knirkefritt. I praksis foregår dette ved at Ofotbanens personale overtar Veolias tog ved Vassijaure/Riksgrensen og kjører dem ned til Narvik.

For Ofotbanen AS og deres ansatte er framtidssituasjonen foreløpig uavklart. Terje Østensen i Ofotbanen AS forteller at de har nok oppdrag til å sysselsette sine lokførere andre steder, men for konduktører og billettselgere er det verre. – Vi har tatt kontakt med SJ og foreslått for dem at vi overtar togene og kjører strekningen Kiruna – Narvik. SJs personale er stasjonert i jernbaneknutepunktet Boden. Det blir for langt for dem å kjøre helt til Narvik dersom de også skal overholde kjøre- og hviletidsbestemmelsene, forklarer Østensen. Foreløpig har vi ikke hørt noe fra SJ, avslutter Østensen.

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

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.