For Jernbane

Tidsskrift utgitt av For Jernbane 27. årgang Nr. 1 - 2008

Regjeringen skylder + 5 milliarder

For jernbane

Ansvarlig redaktør: Kjell Erik Onsrud
Layout/trykk: Aktuell, Oslo
Opplag: 1100
Adresse: FJ, Pb 3455, Bjølsen, 0406 Oslo

Epost: post@jernbane.no
Frist for stoff til neste nummer: 28.mai 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
1-2008

INNHOLD

4 Fly - Høyfartstog
5 Jernbaneforum i smale spor
6 Nye høgfartsbaner må byggast for 400 km/t
8 Mer enn 50 millioner reiste med NSB i 2007
9 Kongsbergregionen vil ha nytt dobbeltspor
10-12 Med tog i Russland
13 Ny godsterminal i Rogaland
14 Fem på toget
15 Transportvisjon 2019
16 Med toget til Strömstad
18 Nordlandspilitikerne og miljøbane Fauske-Tromsø

Årsmøtet 2008

Velkommen til Årsmøtet 2008 som avholdes onsdag 7. mai hos firma H. Strøm AS / Rail Terminal Drammen.

RTD er Norges eneste private jernbaneterminal og har stykkgods som sin spesialitet. Virksomheten ligger like ved Drammen stasjon. Adressa er Konnerudgata 2 D.

Årsmøtet starter kl. 18. Du kan komme direkte eller møte kl. 17.30 i ventehallen på Drammen stasjon for felles avmarsj.

Saker til årsmøtet:
- Godkjenning av årsberetning og regnskap for 2007.
- Øke kontingenten for 2009 med kr 10 for alle medlemskap.
- Bytte ut «styrke norsk konkurranseevne» med «styrke norsk verdiskaping» under punkt «1. Mål og oppgaver» i vedtektene.
- Legge til «Dersom revisor ikke blir valgt, kan styret/daglig leder oppnevne ekstern revisor.» under punkt «3. organer» i vedtektene.
- Tillitsvalg

Forslag til saker bes fremmet innen fredag 2. mai til post@jernbane.no eller FJ, Pb 3455, 0406 OSLO.

I tilknytning til årsmøtet vil det bli presentasjon av virksomheten til RTD samt bevertning. Vi avslutter seinest kl. 21.

Leder

Regjeringa skylder + 5 milliarder

Summerer jeg opp jernbaneløftene i Nasjonal Transportplan 2006-2015, Soria Moria –erklæringen og Klimaforliket så kommer jeg til at Regjeringa må øke jernbaneinvesteringene på 2009-budsjettet med omtrent fem milliarder kroner dersom de skal holde hva de har lovet.
I følge gjeldende Transportplan skal jernbaneinvesteringene økes med én milliard årlig fram til 2015. I følge årets statsbudsjett ligger investeringsnivået 2006-2008 samlet 1,1 milliarder etter Transportplanen, forutsatt at investeringene fordeles jevnt over tiårsperioden. Men, regjeringa har ikke gått til valg på jevn fordeling. I Soria Moria står det at største del av investeringene skal skje i første del av perioden. Det må bety innen 2009, da en ny stortingsperiode og en ny transportplan overtar fra 2010. Da er det bare 2009- budsjettet igjen å innfri løftet med.

I tillegg innebærer klimaforliket med opposisjonen at jernbaneinvesteringene skal økes med 250 millioner i 2009. Dette må være penger som kommer i tillegg til det regjeringa allerede har lovet, ellers blir klimaforliket en unnskyldning for å investere mindre.

Nå er det ikke ønskelig med et «hakkete» bevilgningsnivå. Jernbaneverket har regnet ut at dersom prosjektene og ambisjonsnivået i inneværende transportplan skal gjennomføres så må investeringsnivået opp på fra årets 2,34 mrd. til fire milliarder årlig. Det bør være et minimum. For Jernbane mener at det årlige nivået bør ligge på minst fem milliarder – ambisjonsnivået bør ikke gå ned i en ny periode når jernbanen ligger så langt etter vei- og lufttransporten som den gjør i dag.

I gode tider skal det i følge sosialøkonomiske teorier ikke satses på infrastruktur, fordi det kan ytterligere stimulere og kanskje overopphete økonomien. Men vi trenger en rask omveltning i hele samfunnet fra høyutslipp til lav- og nullutslippsteknologi. Regjeringa må derfor prioritere de «grønne» teknologiene som allerede finnes, slikt som (høfarts)jernbaner, bybaner, sykkelfelt, gang- og sykkelveier, på bekostning av forurensende bil- og flytrafikk.

Fly - Høyfartstog og utslipp av klimagasser

John Hille, fagmedarbeider for Idébanken.

Erik Hardeng og Kjell Erik Onsrud refererer i For Jernbane 4/07 innlegget fra prof. Evert Andersson (Kungliga tekniska högskolan) på FJs seminar om samferdselsplanlegging og klima i høst. Andersson viste her noe som bl.a. SAS har forsøkt å så tvil om: nemlig at moderne høyfartstog er radikalt mer energieffektive, og dermed forårsaker langt mindre utslipp av klimagasser, enn fly på tilsvarende strekninger.

Forskningsleder Mekonnen Germiso i Framtiden i våre hender har nylig laget et arbeidsnotat som går litt dypere inn i den samme materien. Germiso har sett nærmere på empiriske data for energibruken hos japanske Shinkansen, franske TGV av første og andre generasjon, spanske AVE samt tyske ICE og svenske X 2000. De to sistnevnte, med snittfart i området 125-150 km/t og toppfart rundt 200 km/t, er ikke egentlige høyfartstog men representerer teknologier som kan tenkes å vær mer aktuelle på noen strekninger innen Norge og/eller mellom Norge og utlandet. (Notatet har en lang nettadresse: gå heller inn på www.framtiden.no og skriv «høyhastighetstog» i søkefeltet.)

Av disse togsystemene er det bare de franske TGV av 1981-generasjonen og spanske AVE som bruker litt (20-30 %) mer energi per setekilometer enn norske regiontog av BM73- eller Signaturtypen. Resten bruker litt mindre energi enn Signatur – som igjen bruker om lag en sjuendedel så mye energi som fly på innenriks- eller kortere utenriksstrekninger. Ser en på energibruken per personkilometer, kommer selv AVE og eldre TGV like bra fra det som Signatur. Grunnen er høyere belegg (70-85 % av plassene blir faktisk solgt) hvilket igjen henger sammen både med at tilbudet er attraktivt, at mange derfor reiser fra endestasjon til endestasjon, og at billettprisene reguleres etter etterspørselen.

For dem av oss som i fysikktimen lærte at Ek = ½ mv2, altså at energibruken øker med massen og kvadratet av farten, kan det virke paradoksalt at tog i 200 km/t ikke skal bruke mer energi enn tog i 80 km/t. Én av grunnene er at nettopp massen er redusert. Signatur veier 1,1 tonn per sete, og de eldste TGV veide like mye. TGV Duplex fra 1995, med to etasjer, veier derimot bare 0,8 tonn per sete og Shinkansen fra 2007, bygd hovedsakelig i aluminium, bare 0,5 tonn per sete. Generelt vinner høyfartstog noe på at kort reisetid gjør bistrovogner overflødige, hvilket reduserer hele togets masse i forhold til setetallet.

Dette forklarer likevel bare en del. Mer aerodynamisk utforming av togene, linjer med færre kurver og stigninger, færre stopp og færre uregelmessigheter underveis (som begrenser mulighetene for å utnytte bremseenergien) er andre omveger som har tillatt høyfartstogene å kjøre forbi den i utgangspunktet vanskelige fysiske lova.

I store trekk er det slik at alle de togtypene Germiso drøfter, med snittfart fra NSBs 80 og opp til 230 km/t, bruker mellom en tiendedel og en sjettedel av den energien per personkilometer som innenriksfly i Norge gjør. Da snakker vi i begge tilfellene om direkte energibruk, altså henholdsvis om den elektrisiteten som togene henter ned fra kjøreledningen og om den jetparafinen som fylles på flyenes tanker. Legger man til den energien som trengs for å pumpe opp, transportere og raffinere oljen, øker flyenes energibruk med om lag 15 %. Legger man til den strømmen som går tapt i ledninger og omformere mellom kraftverk og pantograf, øker togets energibruk omtrent tilsvarende (det kan være litt mer eller litt mindre, avhengig ikke minst av omformerteknologi.)

På det siste punktet er det altså 1-1, men siste skanse i argumentasjonen for flyets miljøvennlighet er at det kreves store mengder fossil energi i kraftverket for å lage strømmen. «Worst case» er da å tenke seg at strømmen kommer fra kullkraftverk. Det kan også hevdes å være relevant i Norge, ettersom vi i dag er del av et europeisk kraftmarked der det i stor grad er kullkraftverk som sjaltes inn eller ut ettersom kraftforbruket stiger eller faller. Europeiske kullkraftverk har i dag en gjennomsnittlig samlet virkningsgrad på 43 %. Når vi også tar hensyn til at kull gir større utslipp av CO2 enn olje per enhet energi, betyr det at klimaskaden per enhet strøm fra disse kraftverkene blir tre ganger større enn fra samme energimengde i form av olje. Så blir toget «bare» 2,5 ganger mindre forurensende enn flyet, snarere enn 7-8 ganger mindre.

Dette er imidlertid en mest mulig pessimistisk forutsetning på togets vegne. For det første slipper fly ut en rekke andre gasser enn CO2, som antas å ha vesentlig drivhuseffekt nettopp når de slippes ut i høyere luftlag. Den nøyaktige størrelsen på disse effektene er omdiskutert, men CICERO senter for klimaforskning anbefaler i dag å gange flyenes CO2-utslipp med 1,8 for å gi deres samlede drivhuseffekt. Da blir toget, forsynt med strøm fra kullkraftverk, igjen ca. fire ganger mindre forurensende enn flyet. For det andre er det særdeles pessimistisk å tenke seg at den kraften som eventuelt må bygges ut for å forsyne norske høyfartstog om 10-15 år vil bestå av urenset kullkraft. Blir det bare gasskraft uten rensing, synker togets utslipp igjen til rundt en åttendedel av flyets; blir det gasskraft med rensing, synker de til 2-4 % av flyets, og blir det vindkraft eller andre fornybare kilder, nærmer de seg null. Klimavalget bør være ganske klart.

Foto: Roar G. Nilsson.

Jernbaneforum i smale spor

«Årets viktigste jernbanekonferanse i Norge» var «Jernbaneforum» sin tittel på seminaret i Folkets hus i Oslo i mars. Her var det ikkje plass til nye tankar, berre mogleg «realistiske» prosjekt som nokre nye kryssingspor og kanskje dobbeltspor til Ski.

Tormod E Eitrheim

-Eg er veldig oppteken av at vi ikkje må skape motsetnader mellom dei ulike transportformene. Noreg treng jernbane, men vi treng òg veg, sjøfart, luftfart, kollektivtrafikk. Dei ulike transportformene er naudsynte for å utfylle kvarandre, kvart til sitt bruk. Eg blir difor mektig provosert når enkelte framstiller det som om det å vere for veg betyr at ein er mot jernbane eller omvendt, sa samferdsleminister Liv Signe Navarseter ved opninga.

Jernbaneverket vil fram til 2020 vurdere om det kan vera realistisk å bygge nye jernbanelinjer for 200 km/t, og opp til 250 km/t «der det er mulig». Det som internasjonalt vert kalla høgfartsbane med tog for fart over 300 km/t vil ikkje bli vurdert.

Den politiske paneldebatten vart rund og uklar trass i møteleiaren, Aslak Bonde, sine forsøk på å provosere fram klåre svar.

Jerbanedirektør Steinar Killi kritiserte politikarane for å grave seg ned i detaljar og slik mangle utsyn og tankar om framtidige liner.

Knapt 200 tok del i fagseminaret

Klårt for Åndalsnes skysstasjon

Samferdsleutvalet i Møre og Romsdal fylke vedtok den 12. mars samrøystes å løyve 330.000 kroner til Åndalsnes skysstasjon. Pengane skal gå til driftstilskot/husleige for fylket sin del av skysstasjonen. Det vil seie venterom med ruteopplysing og toaletter for dei reisande. Totalt skal NSB sitt eigedomsselskap, Rom Eiendom, investera 15 millioner kroner til restaurering og ombygging av stasjonsbygninga som er frå 1924. Tilbygget skal rivast. Nye Åndalsnes skysstasjon blir ein felles trafikkterminal for tog, buss, skip og drosjer, og skal stå klår i 2009. Bygningen skal mellom anna romme ventehall, turistinformasjon, informasjonstavler, toaletter og drosjesentral.

Åndalsnes St.
Foto: Leif Jonny Olestad.

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

Nye høgfartsbanar må byggast for 400 km/t

Forskarar ved Kungliga Tekniska Høgskolan (KTH) i Sverige peika på at dei gamle høgfartslinjene har alt blitt flaskehalsar for eit framtidig høgfartsnett i Europa. Privat kapital investerer meir og meir i høgfartsbanar. Flyselskap går over frå å konkurrere til å bli partnarar.

Tormod E. Eitrheim

Høgfartsbanar har blitt ein suksess og vitamin for jarnveg. Det starta i Japan for 50 år sidan der klassisk jernbanedrift også er viktig for å halde i hevd den stolte togtradisjonen. Her i Europa vert dei ulike høgfartsstrekningane knytt saman til eit sams europeisk nett med sams standard og ikkje minst høve til enkelt å kjøpe togbillet på nett eller via mobiltelefon, også for land langt vekke.

Høgfartstog for alle

Dette er året høgfartstog blir globalt. Vedtak er gjort i land som Marokko og Argentina. Ambisiøse planar tar form i land etter land. Dei nye linjene som blir bygd for fart godt over 300 km/t er effektiv transport som konkurrerer ut fly på tusen km lang reiseveg. Høgfartstog vinn også passasjerar mellom dei som har god tid og berre nyttar toget for ei god reise.

Byråkratane i Jernbaneverket og Samferdsledepartementet «såg lyset» og er modne for å vurdere dobbelt så raske tog som framlegget i transportplanen.

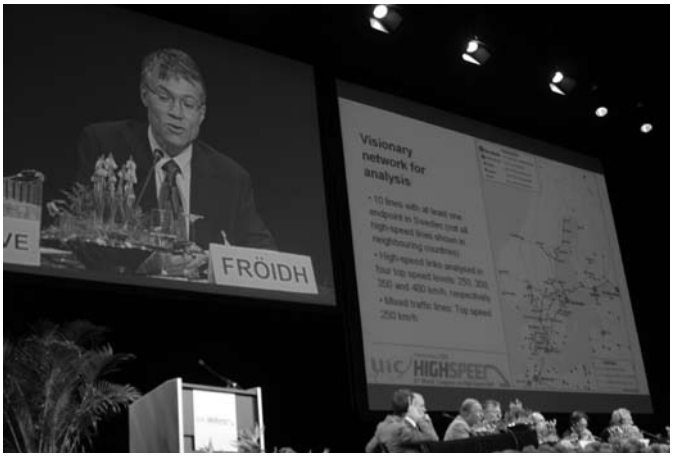
Interessant

-Kongressen her gir oss eit godt overblikk av alle sidene med høgfartsbana og at jernbane er i utvikling. Her ser vi tydeleg at jernbanenettet må moderniserast. Banverket i Sverige fekk straks før påske oppdrag om å greie ut høgfartsbanar. Det har ført til at Håkan Persson, i Banverket, og eg alt har etablert kontakt om dette. Skal vi ha linje over grensene må vi samarbeide, seier Lars Erik Nybø i Jernbaneverket.

-Intrykket frå kongressen er variert, men det er interessant å oppleve kor sterkt dei legg vekt på jernbane som eit tiltak mot auka ureining. Heime i Noreg saknar eg eit breiare ordskifte om moglege høgfartskonsept. Det er viktig at vi tenker langsiktig. Då bør vi også sjå for oss tog for fart for over 300 km/t. Etter kvart som vi kjem vidare i analysen kan vi sikte oss inn mot fartsnivå og trasear, seier Fredrik Birkheim Arnesen, i Samferdsledepartementet.

Vent og sjå

Draumar, utfordringar så vel som hinder for høgfartstog vart presentert for over tusen utsendingar frå 44 land. Europa er i ferd med å binde saman landa i eit nettverk av høgfartsbanar. Andre land har fyst no tatt til med å realisere høgfartsbanar. Til dømes USA, Tyrkia, Marokko, India, Kina, Iran, Sør Afrika, Mexico og i Saudi Arabia der høgfartsbanen skal knyte saman dei tre heilage byane Mekka, Medina og Jedda.



Visjonar for høgfartsbanar i og rundt Sverige, foto: T. Eitrheim.

Polen skal knyte seg til omverda med tog for 300 km/t. Portugal skal bygge ut høgfartsbane-nettet nord/syd og med fire linjer inn i Spania, mot Madrid, Sevilla, Salamanca og Santiago. Regjeringa vår vil vente og greie ut dei neste ti åra.

Nattog Trondheim-Napoli

Portugal har strategiske mål. Fremst skal høgfartsbane gjere utkantlandet Portugal til ein del av det europeiske nettverket. Like viktig grunngjeving er det å etablere eit moderne og effektivt transportmiddel for å auke den økonomiske og tekniske utviklinga i landet. Det skal gjerast ved å skape betre mobilitet for passasjerar og gods i samhandling med hamner og flyplassar. Linja Lisboa-Madrid skal byggast for 350 km/t. Flytrafikken mellom desse to byane er under det halve av flytrafikken Oslo-Bergen eller Trondheim. Portugisarane såg for seg høgfarts nattog slik at ein kunne gå om bord i Lisboa og vakne i Berlin neste morgon.

Her i Noreg ville eit slikt tilbod tilsvare nattog frå Trondheim eller Bergen til Napoli eller Madrid. Slikt kan vera interessant for fotballentusiastar så vel som fiskehandlarar.

Ulike utfordringar

Fjellkjeder som Alpane og Pyrineene vert gjennombora for å gi togruter raskt og direkte mellom Paris-Wien og Bratislava så vel som Paris-Milano eller Marseille-Barcelona.

I Holland er utfordringa at dei bygg på «solid vatn». Banen ligg i store strekningar under havflata og er vassrik leire. Til delar av grunnarbeidet importerer dei gråstein frå Noreg.

California, der Arnold Swartsnegger regjerer, satsar på miljøvennleg transport. Dei vil bygge eit nettverk av høgfartslinjer på 1.100 km. Dette vil bli den dyraste og mest ambisiøse offentlege investering dei har gjort der. Heile prosjektet er kalkulert til 40 milliardar dollar. Ein tredjedel av prisen er privat investering.

Marokko har også klåre planar og draumar for utvikling av eit høgfartsnett som kan krysse sjøen ved Gibraltar og inn i Spania så vel som å krysse ørkenen og inn i Algerie og Tunis. Prislappen for linjenettet i Marokko er kalkulert til ni milliardar Euro. For dei handlar det om å tilfredstille innbyggarane sine aukande krav til mobilitet og komfort. Like viktig er det å få utnytta vidare delar av landet så vel som å knyte nabolanda nærare til seg. Høgfartstog meiner dei også vil styrke turismen som gir viktig utlandsk kapital.

Ulik politikk

Jernbanen har mista marknadsdelar dei siste femti åra. Høgfartstog har endra dette og bli ein suksess. Trafikken med slike raske tog har auka meir enn biltrafikken i Frankrike. Einskilde linjer mellom byar i Belgia, Frankrike, Tyskland og Spania er om få år knytt saman til eit nettverk med linje frå Lisboa til Berlin, Roma, Paris og London.

Senterpartiet sin samferdsleminister i regjering med Arbeidarpartiet og SV meiner det er godt nok å nytte dei neste ti åra til å vurdere tog for 200 km/t. Den svenske samferdsleministeren frå Centerpartiet vil ha utgreidd tog for 360 km/t. Senterpartiet i Sverige er i regjering med Høgre, Venstre og KRF, omsett til norske partinamn.

Energisparing

Samfunnet har blitt meir vaken for klimaproblem. Det gir moderne høgfartstog nye fortrinn. I tillegg viser det seg at energien vert nytta moneleg betre enn i klassiske tog. Dei nyaste høgfartstoga i Japan er krengetog med toppfart 300km/t. Desse nyttar berre det halve av energien som vart nytta til den første Shinkansen som hadde toppfart på 220 km/t.

Pjotr Lukaszewicz ved KTH i Sverige meiner at framtidas høgfartstog vil trenge endå mindre energi; dvs. ein 20 – 35 % reduksjon.

Under kongressen vart det også lagt vekt på at høgfartsbanar fører til distriktsutvikling, bremsar storbyutbygging og krev monaleg mindre areal enn motorveg.

400 km/t

-Dei nyaste toga i dag er bygd for 360 km/t. Linjene som er 20-30 år gamle var bygd for toppfarten då 250-300km/t. No er desse linjene flaskehalsar for eit framtidig effektivt nettverk av høgfartsliner. Difor er det viktig at Sverige planlegg for 400 km/t. Dei viktigaste linjene i Sverige vil bli Oslo-Stockholm, Oslo-Malmø-København og Stockholm-København, sa Oskar Fröidh som er forskar ved KTH i Stockholm.

-Å bygge jernbanelinjer i dag er meir krevande enn for få år sidan. Det fører til at det i praksis er liten prisskilnad på ei line for 100 km/t mot ei linje for 400 km/t, seier Eberhard Jänsch ved Deutsche Bahn.

1. premie til draum om tog frå Oulu i Finland til Tallin

Frå langt nordvest i den Botniske vika, på bruer over finske sjøar og i tunnel under den 50 km breie Finskebukta til Tallin, hovedstaden i Estland skulle toget køyre i 400 km/t og bruke to timar, skriv Annika Salokangas i si vinnarnovelle.

Tormod E Eitrheim

Den internasjonale jernbaneunion (UIC) lyste ut konkurranse om den beste forteljinga om jernbane i 2046. Vinnarane skulle presenterast i Amsterdam no i påskeferien på den 6. verdskongressen for høgfartstog. I tillegg var studentane frå ulike delar av verda invitert til å ha eit kritisk blikk på kongressen og kome med visjonar om jernbanen i 2046.

Andrepremien gjekk til to studentar frå Casablanca universitet. I novella dei laga tenkte dei ei togreise frå Marrakech til Lyon i Frankrike. Rørtunnelen mellom Tanger og Algesiras/Gibraltar er laga av glas og gir utsikt inn i Middelhavet.

Finske førstepremievinnar Annika Salokangas undrar seg over at det praktisk tala ikkje er folk frå dei nordiske landa på denne kongressen.

- Marokko og syd-Europa er godt representert seier ho. Det er viktig at vi her nord også kjem aktivt med i arbeidet for å få til eit nettverk av høgfartsbanar. Finland er i jernbanen isolert frå Sverige då det er ulike breidd på skinnene. Finland har same breidd som Russland og Sverige har same breidd som Noreg. Ved ein standardisering av høgfartbanenettet vil jernbanen opne seg på ein ny måte som reisemiddel, også over landegrensene. Difor er det viktig at ikkje minst vi nabolanda samarbeider om sams utbygging. Tog er monaleg mindre eergikrevande reisemiddel enn noko anna rask transportform, seier Salokangas til oss.

Både første og andrepremien var fri togreise – kvar ein ville i verda. Andrepremien var for reise i to veker og førstepremien var reise i ein heil månad. Annika Salokangas visste ikkje korleis ho ville bruke premien. No var ho berre overraska og glad for å ha fått den gjevaste prisen.

Annika Salokangas, foto Tormod Eitrheim.

Mer enn 50 millioner reiste med NSB i 2007

Passasjertrafikken viste en økning på 5,1 prosent i fjor, inkludert NSB Gjøvikbanen.

- Det er gledelig at så mange mennesker strømmer til toget, sier persontogsjef i NSB, Stein Nilsen. Han er imidlertid ikke like fornøyd med utviklingen av punktligheten

- Det bekymrer oss at vi har mange forsinkelser, noe som skyldes store problemer med infrastrukturen, samt at vi ikke hadde nok personale en periode i fjor høst. Jobb nummer èn for oss er å levere punktlige tog til kundene hver dag, og vi gjør nå vårt ytterste for å klare dette sier Stein Nilsen.

Under finner du en oversikt over trafikkutvikling i 2007 sammenliknet med 2006 samt gjennomsnittlig punktlighet for hver enkelt strekning.

NSB Regiontog

Oslo – Halden (Göteborg)
Økte med 12 %. Passasjerene er registrert på tellepunkt Moss. Totalt reiste 1 280 000 passasjerer med NSB Regiontog mellom Oslo og Halden. Passasjerer på NSB Lokaltog på Østfoldbanen er ikke regnet inn. Halden - Göteborg økte med 16 %. Det ble registrert 145 000 passasjerer. Tellepunkt Halden. Punktlighet på 92 %.

Oslo - Lillehammer
Økte med 9 %. Tellepunkt Hamar. I alt 1 130 000 passasjerer. Punktlighet 78 %.

Oslo - Skien
Økte med 8 %. Tellepunkt Drammen. I alt 1 785 000 kunder. Punktlighet 87 %.

Nordlandsbanen
Økte med 3 %. Tellepunkt Mo i Rana. I alt 161 000 passasjerer. Punktlighet 82 %.

Rørosbanen
Økte med 9 %. Tellepunkt Hamar. I alt 175 000 passasjerer. Punktlighet 85 %.

Dombås - Åndalsnes
Økte med 12 %. Tellepunkt Dombås. I alt 81 500 passasjerer. Punktlighet 83 %.

Kristiansand - Stavanger
Økte med 6 %. Tellepunkt Sira. I alt 390 000 kunder. Punktlighet 87 %.

Flere reiste med NSB i 2007.

Oslo - Trondheim
Økte med 10 %. Tellepunkt Hjerkinn. I alt 435 000 kunder. Punktlighet 81 %.

Oslo - Bergen
Økte med 8 %. Tellepunkt Finse. I alt 675 000 kunder. Punktlighet 84 %.

Oslo - Kristiansand
Økte med 9 %. Tellepunkt Lunde. I alt 455 000 kunder. Punktlighet 87 % i løpet av årets første åtte måneder.

NSB Lokaltog:

Vossebanen
Bergen - Voss - Myrdal hadde 2 % flere kunder. Tellepunkt Bergen. I alt 1 370 000 passasjerer. Bergen – Voss hadde en punktlighet på 86 %.

NSB Lokaltog mellom Bergen og Arna er det mest punktlige i Norge med i snitt 99 % av togene i rute.

Trønderbanen
Aldri før har så mange reist med NSB Lokaltog i Trøndelag. Tellinger i uke 42 foretatt på alle tog ved alle stasjoner viser at det totalt var over 1 180 000 mil reisende dette året. Trondheim - Steinkjer økte med 4 %. Tellepunkt Levanger. I alt 556 000 passasjerer. Trondheim - Røros økte med 6 %. Tellepunkt Støren. I alt 75 000 passasjerer.

NSB Lokaltog i Trøndelag hadde i snitt en punktlighet på 90 prosent.

Meråkerbanen
Trondheim - Østersund økte med én prosent. Tellepunkt Storlien. I alt 66 000 passasjerer. Punktlighet 95 %.

Nelaugbanen
Arendal - Nelaug økte med 16 %. I alt 68 000 passasjerer. Punktlighet 86%.

Osloområdet
NSB Lokaltog rundt Oslo hadde en passasjervekst på 1,4 prosent. Lokaltogene i Oslo hadde en punktlighet på 87 prosent i snitt. I rushtrafikken var punktligheten 78 %. Kapasiteten er sprengt. Det er ikke mulig med samme vekst her som ellers i landet

Jærbanen
Jærbanen opplever sin første nedgang siden '96 med totalt 2 % færre passasjerer. Sør for Sandnes er det imidlertid en økning. Dette har selvsagt sammenheng med anleggsarbeidene for det nye dobbeltsporet, men en del andre faktorer har også spilt inn som uvær, personalmangel og feil på togsettene. Punktligheten lå på 83 %.

Resultater fra NSB - konsernet

	2007	i forhold til 2006
Omsetning	10 mrd.	9% oppgang
Driftsresultat	731 mill.	63 mill. økning
Årsresultat	545 mill.	43 mill. økning
Utbytte til Staten	380 mill.	134 mill. økning

Kongsbergregionen vil ha nytt dobbeltspor

I sin høringsuttalelse til Nasjonal Transportplan 2010-2019 (NTP) går Regionrådet for Kongsbergregionen inn for nytt dobbeltspor mellom Drammen og Kongsberg.

Kjell Erik Onsrud

Kongsbergregionen er et samarbeids- og interesseorgan for kommunene Nore og Uvdal, Rollag, Flesberg, Kongsberg, Notodden, Øvre Eiker og Tinn. Ordfører i Kongsberg, Vidar Lande, uttaler at dobbeltsporet vil legge til rette for fremtidige høyfartstog. Rådet mener også at de årlige investeringene i perioden må ligge minst 20 % over 2007-nivået.

Rådet vedtok bl.a dette om kollektivsatsing og jernbane;

I Kongsbergregionen er kollektivtransporttilbudet fragmentert, ikke samordnet og et lite attraktivt alternativ til privatbil……Viktige elementer i et slikt tilbud er dobbeltspors jernbane mellom Drammen og Kongsberg, innlemming av Kongsberg i intercityområdet, sikring og utvikling av togtilbudet på Bratsbergbanen og opprettholdelse av togtilbudet fra Drammen / Kongsberg til Kristiansand/ Stavanger.

En investering i dobbeltspor mellom Drammen – Kongsberg vil ha langt større nytte i forhold til kostnader, enn hva en innkortning av Bergensbanen vil gi. Notodden, Kongsberg og Eikerkommunene inngår i et felles arbeidsmarkedet med Drammen – Oslo. Strekningen har stort potensial for økning i lokaltransport med tog. Kongsbergregionen som vekstregion betyr mye for avlastning av Osloområdet. Rask togforbindelse til Oslo/Gardermoen betyr mye for det nasjonalt viktige industrimiljøet på Kongsberg. Investering i dobbeltspor til Kongsberg vil være den beste samfunnsøkonomiske investeringen innen jernbane i Buskerud.

Endringer i reisemiddelfordelingen forutsetter at det er et tilbud på plass, at tilbudene er koordinert og samordnet slik at kollektivtransport blir et reelt alternativ til privatbil. I forslag til NTP er det påpekt mulige virkemidler for å påvirke reisemiddelfordelingen.

Kongsbergregionen ber om at satsingen forsterkes med raskere tempo i å utvikle

kollektivtransporttilbudet også utenfor storbyene og sterkere økonomiske virkemidler fra Statens side for å påvirke reisemiddelfordelingen. Nasjonal transportplan bør tidfeste mål om utbygging av kollektivtransporttilbudet og følge opp med midler.

Utbygd kollektivstamnett som binder byer og tettstedene sammen bør være et mål i planperioden.

Kongsbergregionen støtter forslaget om å arbeide videre med høyhastighetsbaner i Sør-Norge. Det er viktig at det arbeides videre med alle de ulike alternativer for forbindelsen Oslo - Stavanger/Haugesund /Bergen.

Kongsbergregionen støtter foreslått strategi om mer gods over på jernbane. Det er gjort lite forsøk med å betjene det nye store utbyggingsområder innen fritidsboligmarkedet med kollektivtransport. Kongsbergregionen ser dette som en viktig del av utviklingen innen kollektivtransportområdet. Kongsbergregionen ber om at kollektivsatsingen løftes betydelig i planperioden, slik at kollektiv kan bli et alternativ til privatbil som transportmiddel.

Kongsberg har fått nye tog, men linja er den samme som da dette bildet ble tatt.
Foto: Roar G. Nilsson

Med tog i Russland

Artikkelen der Marit Kristensen fortalte om sine erfaringer med tog i det gamle Sovjetunionen minnet meg på mine egne opplevelser på de russiske togene.

Tekst og foto: Astrid Bjønness

Første gang jeg reiste med tog østover var i 1974. Vi var 30 nordmenn som skulle på språkkurs i Moskva, de fleste var studenter fra Blindern. Det gikk først til Stockholm, så med ferge til Helsinki og så videre med tog til Moskva. Grenseovergangen var svært nervepirrende, og en av dem jeg reiste med, fortalte at vi måtte ut på perrongen og legge oss flate mens de kroppsvisiterte oss. Det pisket opp stemningen enda mer. Heldigvis gikk det forholdsvis glatt med de unge steinansiktene som nístuderte passene våre og pløyde gjennom bagasjen. Jeg var innenfor. Det skulle bli begynnelsen på en lang reise i østerled, som fortsetter den dag i dag.

Når jeg ser tilbake og gjør en opptelling i dag har jeg reist med den transsibirske jernbanen syv ganger! Det har gått i litt forskjellige etapper, men jeg tror kanskje det er norgesrekord.

Første gang jeg reiste med den transsibirske var i 1975. Da laget jeg sammen med en venn en reise som tok oss med fly til Moskva, tog via Novosibirsk, Irkutsk og Khabarovsk, så med fly til Tasjkent og videre til Samarkand, så fly til Baku og derfra med tog til Leningrad (St. Petersburg). Det hele ble lagt opp i samarbeid med den tidens spesialister på Sovjet; Norsk Folkeferie. Det LO-styrte reisebyrået hadde de fleste reisene i Øst-Europa.

Det var en fantastisk opplevelse å sitte på toget i alle de dagene, komme til en by midt på natten og bli møtt på stasjonen av en guide som sa: «Missis Bjonness?» før vi hadde satt benet på plattformen. Livet i kupéene var allerede den gangen et eventyr i seg selv. Med den lille russiskkunnskapen jeg hadde klarte jeg å holde i gang samtaler med både ingeniører og babusjkaer og med kelnerne i spisevogna. Særlig gikk det greit når vodkaflasken kom frem og ble delt gjestfritt med alle i kupeen.

Denne reisen ga mersmak, så neste sommer, i 1976, ble jeg tilbudt jobben som reiseleder for de første gruppereisene med den transibirske. Det var igjen fantastisk å være så lenge på toget. Russiskkunnskapene var blitt litt bedre, så samtalene gikk fritt selv om ikke alle russere var like åpne mot utlendinger – men, bodde man i samme kupe i to-tre dager måtte man jo snakke sammen. Den sommeren reiste jeg to ganger Moskva – Khabarovsk og med fly tilbake (vi kom ikke helt til Vladivostok fordi den byen var stengt for turister).

Sofiakatedralen i Novgrod.

På toget i Kazakhstan.

På den andre turen kom jeg igjen til spisevogna på en av strekningene (vi stoppet alltid i Novosibirsk og Irkutsk og overnattet en natt), og der var jammen meg den samme kelneren som på forrige tur. Han stirret på meg og lurte på hva jeg gjorde der igjen! Det var jo rene galskapen, mente han. Men jeg trivdes på toget, nøt den behagelige gyngingen, drakk min te fra samovaren, snakket med turistene og fortalte om stedene vi kom til, spiste mitt speilegg og de stekte potetene og jumpet av på de stasjonene der toget sto i noen minutter for å se på stasjonsbygningen, handle i kiosken og sjekke rutetidene.

Vi var alltid i rute, og trafikken på linja var enorm. Det er ikke å overdrive når jeg sier at vi møtte minst ett tog hvert tiende minutt. Og da forsto man at dobbeltspor var helt nødvendig. Få er det som vet at det er dobbeltspor hele veien fra Moskva til Vladivostok mens vi her i Norge ikke har klart å legge dobbelt spor fra Tønsberg til Oslo en gang!

Etter de turene gikk det lang tid før jeg igjen satt på den transsibirske. Lengselen dit dukket stadig opp, men livet skulle bli annerledes, og først i 1998 var jeg igjen på skinnene i Sibir. Denne gangen reiste jeg med tog fra Lublin i Polen til Kiev og etter et par dager der gikk turen videre til Voronezj som ligger omtrent midt i det vestlige Russland. Derfra gikk toget via Samara ved Volga gjennom hele Kazakhstan til Bisjkek som er hovedstaden i Kirigisistan. Særlig var reisen gjennom ørkenen i Kazakhstan eksotisk. Det var varmt som i en bakerovn, utenfor var det bare brun sand og av og til noen saltsjøer og små husklynger der kamelene sto og kvinnene satt i sine fargesprakende kjoler på huk i skyggen. På stasjonene kom det på folk som ville selge alt fra plastikkleker til kamelhårsokker og geiteullsjal. Fra Bisjkek skulle vi videre til Mongolia, men da måtte vi via Sibir og den transibirske. Etter mye strev fikk vi da billetter via Alma Ata til Novosibirsk og derfra gikk det rake veien til Ulan Bator.

Det var underlig å komme på det transsibirske toget igjen etter 22 år. Ingenting var forandret. Noen av vognene var nye og fine, men samovaren sto på samme plass i enden av korridoren, konduktrisen var med i hver vogn, delte ut te og sengetøy til alle og holdt sin moderlige hånd over alle passasjerene.

Handel gjennom togvinduet, Sibir.

Gammel kone tigger på stasjonen.

Toalettene hadde fått toalettpapir, og det ble vasket oftere og med bedre såpe, men ellers var alt likt. Ruteplanen hang på veggen i hver vogn, og her kunne man følge med og se at toget alltid var i rute.

Det eneste som var virkelig forandret var samtalene. Jeg kom i kupe med en militær offiser av noe slag og hans unge venninne. Han tok frem agurkene og vodkaen etter hvert, og vi kom i prat. Da han hadde fortalt meg om Stalins strategi for å redde Moskva under annen verdenskrig, kom vi til tema: de store forandringene i Russland. Han spurte: -Vet De hva som er den store forskjellen mellom da og nå? Jeg funderte litt på hva jeg skulle si, om det var vareutvalget eller prisene, komforten eller ytringsfriheten han tenkte på som var så forandret fra Sovjettiden til i dag. Men så svarte han selv: - Jo, det skal jeg si Dem. Det er at den gang kunne vi ikke snakke sammen, men det kan vi nå. Jeg tenkte litt på det han sa før han fortsatte: - Den gang hadde jeg ikke lov å snakke med utlendinger. Det kan jeg nå. Det er den store forskjellen!

Slik ble timene på toget til dypdykk i kultur og historie, her kom betroelser og filosoferinger over fortid og samtid, her ble det utvekslet synspunkter på politikk og økonomi, naboskap og grensestrekking. Her var samtalen fri, og man kunne få greie på mye som ikke sto i noen lærebok, historiebok eller biografi.

Denne gang gikk turen fra Ulan Ude og ned over grensen til Mongolia. Her kunne man kjenne litt av den gamle sovjetiske følelsen av grensekontroller. Alle utgangsdører ble stengt, toalettene låst og kontrollen varte og rakk i fire hele timer. Utenfor i mørket kunne vi skimte noen små skikkelser som snek seg langs skinne gangen. Da de kom opp i lyset fra toget, så vi at det var fillete unger som pekte på munnen og tydeligvis ville ha noe å spise. Heldigvis kunne vi åpne vinduet og kastet ut det vi hadde av frukt og brød. De kastet seg over byttet som sultne ulver og stappet det raskt i munnen. Det var tydelig at sulten var stor, og barna kunne ikke være mer en 6-8 år gamle. Det var den nye tid, den ettersovjetiske tid da den sosiale nød har vokst på alle områder.

Vel fremme i Ulan Bator var det et yrende liv på perrongen, og ikke før var vi kommet ned på plattformen, før vi hørte vår russiske nabo i vognen rope: «Lommeboka mi!» Noen hadde klart å knabbe den i det han steg ut av toget. Velkommen til Mongolia!

Etter ti dager på steppene i Mongolia der det verken er veier eller jernbane, skulle vi tilbake igjen og fikk billett helt til Moskva for $100 per stk. Denne gang skulle vi reise hele veien i ett strekk. Det er fem og et halvt døgn på toget, så det var bare å innrette seg som best man kunne.

Stor var derfor overraskelsen da vi kom inn i kupeen og så at den var fylt opp av pappesker fra gulv til tak. Hvor skulle vi sove? Alle fire køyene var fulle. En liten mongoler kom til og vi forklarte at vi måtte ha plassen vår. Med litt stabling og flytting, ble det plass til oss i hver vår køye, men det var umulig å bevege seg, for eskene sto overalt. Etter hvert forsto vi at eskene var fulle av billige kinesiske klær som skulle selges underveis. Hele vognen var full av mongolere med like mange pakkenelliker, og det sto stablet overalt i toget. Det var en hel hær av handelsfolk på vandring for å tjene seg litt ekstra.

På hver eneste stasjon hang mongolerne ut av vinduer og dører på toget og tilbød sine varer, og folk strømmet til i tusenvis og fikk sikret seg en t-skjorte eller treningsdrakt, en skjorte eller

Utenfor Jurtaen, Mongolia

en kjole til en billig penge, alt sammen produsert i Kina med slavearbeid. Mesteparten av klærne var dårlige kopier av merkevarer der bokstavene noen ganger bare var forbyttet slik at det så ut som originalen. Det var som et stort skuespill å se på at alle stasjonene i Sibir var omgjort til rullende, utendørs supermarkeder for billig kinesisk skrot. Mongolerne på toget var overlykkelige for salget, rublene bugnet etter hvert i alle deres lommer, og til slutt var det riktig så god plass.

Jeg snakket med en av de mongolske handelsreisende. Hun fortalte at hun var lærer, men tjente så lite at hun ikke kunne leve av det, så hun tok 10 slike reiser på sommeren, og da tjente hun til resten av året. Det viste seg at det var mange lærere og leger ombord som på denne måten tjente til livets opphold. Den transsibirske reisen i 1998 ble til et studium i den nye tiden og den nye økonomien.

Alt dette, og ikke minst de sultne barna på grensen, gjorde så inntrykk på meg at jeg bestemte meg for å reise til Mongolia neste sommer også. Dessuten hadde jeg fått smaken på togreisen igjen. Min foreløpige siste reise med den transsibirske jernbane tok jeg sommeren 1999. Da reiste jeg frem og tilbake til Ulan Bator med toget, og det samme skuespillet gjentok seg. Det var igjen handelsreisende med stabler av esker, og den samme handelen på stasjonene. Denne gangen skulle jeg arbeide med et dansk-mongolsk sosialprosjekt i Ulan Bator, og jeg fikk se nøden på nært hold, gatebarna i kloakken og ble kjent med noen av dem som arbeider for å lindre denne nøden. Det bekreftet min anelse om at det finnes mennesker over hele verden med det samme mål for øyet: å gjøre denne verden til et bedre sted for flest mulig og spesielt hjelpe barna til et verdig liv.

På denne måten har den transsibirske jernbane gitt meg innblikk i en verden jeg aldri ellers ville blitt kjent med. Jeg kan ennå drømme om den behagelige følelsen når man slumrer inn i øverste køye i kupeen, og det er lenge til man skal gå av.

I høst reiste jeg igjen med tog i Russland. Denne gangen på litt kortere strekninger, men togene er de samme. Man har flere muligheter til å komme inn i Russland med tog. Fra Helsinki går det tog både til St. Petersburg og til Moskva minst to ganger om dagen. Denne gangen kom jeg inn fra Vilnius til St. Petersburg, en tur som tar ca. 14 timer. Det er de samme togene med fire køyer i hver kupe, konduktrisen som passer på og te fra samovaren i korridoren, og vognene er rene og pene med hvite gardiner og hvitt sengetøy.

Senere kjørte jeg tog fra St. Petersburg til Moskva, og her har det skjedd en virkelig revolusjon. Jeg kunne telle 37 avganger hver vei mellom disse to hovedbyene i Russland, og du kan velge mellom nattog eller dagtog, hurtig eller litt langsommere, fra 5 til 8 timer tar det, og du kan velge kategori. Det toget jeg tok kostet 380 kr med køye og sengetøy, og det tok 7 timer. Denne gangen var jeg heldig å komme i kupe med bare en gammel mann som kunne fortelle spennende fra sin barndom under blokaden av Leningrad. Der fikk jeg en hel historietime.Tilbake fra Moskva tok jeg direktetog til Helsinki som tok 12 timer og var meget behagelig. Grenseovergangen var kl. 9 om morgenen, så det var helt perfekt.

Som det skulle fremgå av det ovenstående er det å anbefale å kjøre tog i Russland. Det er en opplevelse man ikke vil glemme. Særlig er det fint hvis man kan litt russisk, men i disse utvidede globale tider er det heller ikke så sjelden å treffe på noen som snakker engelsk. Uansett vil man få en opplevelse, og det er ingen steder man sover så godt som på den transsibirske jernbane. Det er kanskje det siste stedet der man kan få tilbake tiden i denne hastige tilværelsen som er vårt liv.

Det nyeste nye er at det skal settes opp direktetog fra Paris til Moskva med et 8 timers stopp i Berlin for å få med seg den byen også. Det høres som en drøm for en sommerferie for den som ikke har vært i noen av disse byene, eller for den som har vært der og gjerne vil se dem igjen.

God russisk togtur!

Samferdselsminister Navarsete åpna Gandal Godsterminal i januar

Ny godsterminal i Rogaland!

Endelig kunne Ganddal, Rogalands nye jernbaneterminal åpnes. Terminalen skulle stått klar i 2005 i følge Nasjonal Transportplan, men manglende bevilgninger førte til at prosjektet ble utsatt. Jeg håper det blir mindre gap mellom planer og bevilgninger i framtida.

Tekst og foto: Arnt Ove Skogly

Uansett, nå var gledens dag kommet. Det var storfint besøk på plass da den offisielle åpningen fant sted mandag 21. januar. Både Samferdselsminister Liv Signe Navarsete og Jernbanedirektør Steinar Killi var der. Mangt et fintfolk lokalt visste også å kjenne sin besøkelsestid.

Fylkesordfører, kjente politikere fra Rogaland og ledelse så vel fra Jernbaneverket til utbyggerne var der - alle sammen. Til og med Svein Tang Wa var kommet for å bidra med det kulturelle.

Byggingen av terminalen tok nok så nøyaktig to år. Med så mye masse som måtte skiftes ut, er det et imponerende stykke arbeid som er lagt ned. Terminalen fremstår i dag som landets mest moderne og vil ha god kapasitet i mange år fremover.

Steinar Killi spådde en fordobling av godstransporten på Sørlandsbanen de neste 10 årene, men for å få dette til er banen helt avhengig av å få flere og lengre kryssningsspor.

Jernbaneverket er allerede i startgropa med å lage dette på Ualand og på Nodeland.

Samferdselsministeren minnet om at den økte aktiviteten på banen i fremtiden, vil medføre 50. 000 færre trailere på E-39 som frakter gods. Dette vil gi en gevinst både for miljøet og for trafikksikkerheten.

Nærmere 2,7 milliarder kroner er satset på den nye godsterminalen og på dobbelsporet mellom Stavanger og Sandnes når det står ferdig neste år.

Bybanen derimot - den ser ut til å forsvinne - ut i det blå.

Fem på toget

NTP ligg i lufta, og For Jernbane tok toget ein søndag og spurde folk om kva togtilbod dei ser for seg om ti år og kva dei synest om norsk samferdslepolitikk

Bente og Anders

Else

Andreas og Trine

Bente og Anders
Eg treffer paret på Lillestrøm stasjon på byrjinga av den lange reisa til Rørvik nord i Nord-Trøndelag ut mot øya Vikna og Norskehavet. Til stasjonen vart dei køyrd med bil. Så går det vidare med toget til Gardermoen, jetfly til Værnes og propellfly til Rørvik. - I Rørvik er busstilbodet glissent, så der blir vi henta med bil, seier Anders.

Dei har korkje bil eller sykkel. Til dagleg går dei mest. For Jernbane og NTP har dei ikkje høyrd om. Om 10 år ser Anders for seg at togtilbodet i Norge er vesentleg meir utbygd enn i dag, spesielt mellom storbyane. Han tykkjer norsk samferdslepolitikk er mykje krangling og lite gjort.

Kolbjørn
Han har gått til Lillestrøm stasjon og skal ta toget til Oslo. Frå Sentralbanestasjonen går han. Han har bil og sykkel, men ikkje månadskort. I periodar har han behov for å reisa i jobben og då nyttar han mest kollektivtransport, sjeldan bil.

For Jernbane er ukjend, men ikkje NTP. I eit tiårsperspektiv ser han for seg at togtilbodet vert vesentleg styrka slik at folk velger tog fordi det går fort og fordi det har ein miljøgevinst. Han meiner det bør satsast enda sterkare på kollektive løysingar, også for distrikta – ut frå betraktningar om samfunnsmessig lønnsemd..

Else
I lag med dottera og dottersonen reiser ho frå Jessheim til Haugenstua. Ho tykkjer det er blitt meir tungvint no enn før då dei slapp å bytte tog på Lillestrøm. – Det er god korrespondanse til Haugenstua, men ikkje attende. Ho har ikkje bil eller sykkel og reiser på enkeltbillett. Ho har ikkje høyrd om For Jernbane eller NTP. Ho ynskjer seg fleire avgangar, sérleg til Jessheim. - Jessheim er senteret i bygda, men nesten alle toga går over Gardermoen, beklager ho. – Det trengst i alle fall fleire vogner frå Jessheim, legg dotter hennar til. – I alle høve i rushet! – vognene er fulle og folk må stå!

Thorbjørn
Han reiser til Oslo frå Lillestrøm i lag med den vesle sonen sin. Til og frå stasjonane går dei. Han har bil og sykkel. Han reiser ikkje kollektivt ofte. Til jobb går han eller køyrer bil halvt om halvt. Han har høyrd om NTP men ikkje For Jernbane. For framtida vil han at toget skal gå oftare og bli billegare. Han synest det er betre å senke kollektivtakstane i staden for å auke bensinprisen. - Utan at kollektivtilbodet vert betre vil ikkje folk bruke det, seier han.

Trine og Andreas
Ho og barnebarnet Andreas steig på på Lørenskog. Dei skal av på Oslo S for å sjå på det nye Operabygget. Til og frå stasjonane går dei. Trine reiser kollektivt kvar dag på jobb, og har difor månadskort. Ho har også bil og sykkel. Ho har høyrd om NTP men ikkje For Jernbane. Ho ynskjer seg fleire avgangar, fleire spor og tog som går fortare. - Jernbanen må bli meir utbygd slik som T-banen, seier ho.

Ho meiner norsk transport har kome seg. I 12-13 år nytta ho bil til jobb. Ho vart imponert over utviklinga på kollektivtilbodet når ho begynte å reise kollektivt att etter at ho bytta jobb. - No er det fleire avgangar og det går meir på tvers, sérleg bussliner. Trikken går heile tida, legg ho til. - Lokaltoget har holdt seg der det alltid har vore. Ein gong i timen i helgene, elles to gongar i timen og fire gongar i rushet. avsluttar ho.

Thorbjørn

Kolbjørn

Transportvisjon 2019

Trudde du at tiårsplanar var noko som gjekk i grava saman med Sovjetunionen? Takk og lov, all langsiktig tenking er ikkje gått av moten. Neste vår skal Stortinget vedta Nasjonal Transportplan 2010-2019.

Kjell Erik Onsrud

Første steget i prosessen kom i januar. Då la Kystverket, Avinor, Jernbaneverket og Vegvesenet fram sine prioriteringar for utbygging og vedlikehald av landets transportinfrastruktur i 10-årsperioden. På førehand hadde Samferdsledepartementet sett nivået på 2007-budsjettet som ramme for den årlege pengebruken. I tillegg ville departementet ha utgreidd eit alternativ med 20 % lågare og eit med 20 % høgare løyvingar enn 2007-nivået.

Desse tre alternativa frå dei statlege transportetane dannar utgangspunktet for debatten og den fyrste høyringsrunden som går ut no i april.

For Jernbane meiner det er behov for ein rask omforming av samferdslesektoren med hovudvekt på berekraft, fysisk aktivitet og tryggleik.

Trass mykje fokus på utvikling av ny teknologi aukar utsleppa av klimagassar frå transportsektoren. Vi meiner regjeringa og Stortinget må vedta eit utsleppstak. Til taket må det knyttast eit knippe med virkemidler som vert utløyste dersom utsleppa går gjennom taket.

Det står enno ingen teknologi klår til å ta over for fossilt drivstoff i veg- og lufttrafikken – med det omfanget og den vekstraten som desse transportgreinene har i dag. Dersom me byggjer ut for bil og serleg for fly slik som foreslått, er sjansane monaleg store for at meir veg- og lufttrafikk også vert resultatet, med tilhøyrande auka klimagassutslepp, arealbruk, støy osb…..

Vi meiner det må byggjast ut og leggjast til rette for eksisterande lågutsleppsteknologi i den komande tiårsperioden. Med dette meiner vi gange, sykkel, skinnegåande transport, el-bilar og langsomme frakteskuter.

Jernbaneinvesteringar

Ambisjonane for jernbanen for nye perioden kan ikkje setjast lågare enn for den noverande. Skal jernbanen kome på offensiven bør investeringsnivået liggje på minst fem milliardar årleg. Utbygging av eit høgfartsnett må få eigen finansiering. I første omgang må det prioriterast å løyse opp i kapasitetsproblema rundt dei store byane samt leggje til rette for meir gods. Dernest bør det byggjast ut dobbeltspor i IC-området på Austlandet samt at Trønderbanen vert modernisert for å kunne reise Trondheim-Steinkjer på 1 time. Kurvaturen på dei nye banane må tilpassast slik at dei kan bli ein del av eit høgfartsnett.

Vedlikehald

Vi er samd i transporetatene sitt forslag om å prioritere vedlikehald og fornying høgt. Rettidig vedlikehald er viktig for tryggleik, framkjømd og pålitelegheit, som igjen er viktig for verdiskaping og konkurranseevna. Innan vegsektoren trengst serleg eit løft for vedlikehaldet av infrastrukturen for dei mjuke trafikantane. Klimaendringane stiller større krav til å sikre traséane mot ras og flaum. 2007-nivået er truleg ikkje tilstrekkeleg for å møte desse utfordringane.

Veg

For dei tett trafikkerte transportkorridorane bør strategien med firefelts motorvegar erstattast med ein strategi med dobbeltspora jernbane og 2 til 3 felts vegar med fysisk midtdelar. Planar for nye bymotorvegar bør erstattast med nybygging og oppgradering av lokale bybanar. Gang- og sykkelvegane må styrkast på bekostning av biltrafikken.

Luft

Avinors planar for utbygging vil legge til rette for ein uakseptabel vekst i flytrafikken. Over halvparten av innanlandsavgangene og ca ¼-del av utanlandsavgangane frå Gardermoen vil potensielt kunne overførast til eit høgfartsbanenett i Sør-Norge og mot Stockholm og København/Hamburg. Det er difor viktig at høgfartsbanar vert vidare utgreia av internasjonalt anerkjente og tunge fagmiljø. Dessutan bør norsk luftfart og politikarar arbeide for at propellteknologien får ein renessanse i luftfarten. Propell er nemlig klårt meir energieffektiv enn jetteknologien.

Høgfart

For Jernbane er glad for at det blei gjennomført ein mulighetsstudie for høgfartstog i Norge og at konklusjonane fra studien var positive. Studien bør likevel ikkje oppfattast som nokon facit for høgfartsbaner i Norge. Studien vart gjennomført på eit svært begrensa budsjett. Det er difor behov for meir utgreiing. For Jernbane er dessutan kritisk til at studien avfeide Stockholm-Oslo. Det er heller ikkje riktig som studien hveder at det som er bygd og planlegges bygd av dobbeltspor i IC-triangelet på Austlandet utan vidare kan passe inn som ein del av høgfartsnettet.

Universell tilgjenge

Vi synest det er positivt med tilgjenge for alle uansett funksjonshemming på heile jernbanen, men berre om politikarane løyver det det kostar utan at det går ut over vedlikehald og øvrige investeringar. Det blir ikkje tilfellet med dei rammene Samferdseldepartementet har sett av.

Bytrafikk

All røynsle syner at utbygging for gange, sykkel og kollektivtrafikk ikkje er nok for å dempe biltrafikken. Det er óg naudsynt med restriktive tiltak. For dei kommunane som vil innføre slike tiltak bør Staten stå klar med generøse tilskot for investeringar i «grønn infrastruktur».

For Bergen, Stavanger, Trondheim, Grenland og Sarpsborg/Fredrikstad og Bødø går vi inn for ein rask utbygging av moderne bybanar. For Hovudstadsområdet stør vi ei utvikling av Oslopakke 3 med køprising og sårt tiltrengt oppgradering og utbygging av T-bane og trikkenettet fram for å pakke inn biltrafikken i fleire kostbare tunellar.

Tryggleik

Trafikktryggleik må sjåast i eit vidt perspektiv. Jernbanen og annan skinnegående transport har høg tryggleik. Å leggje til rette for overføring av trafikk frå veg til bane må vere eit naturleg virkemiddel i arbeidet med «Nullvisjonen». Politikarane må óg passe på at ikkje krava til tryggleik ved jernbanen vert sett så høgt at det i praksis overfører trafikk frå bane til veg.

Konkurranseevne

Jernbanen er suveren til å frakte store mengder gods raskt over lange avstander til en akseptabel miljøkostnad. Å byggje ut jernbanen vil difor vere den beste måten å overkomme avstandskostnaden på. Dette er også ein form for «subsidiering» av norsk næringsliv som EU vil godta.

Med toget til Strömstad

Ca 20 km skiller Bohusbanen og Østfoldbanen. En sammenkopling ville styrket jernbanen som alternativ til E6 mellom Gõteborg og Oslo. I perioden 2004 til 2011 vil det svenske Banverket investere 280 mill. kroner i Bohusbanen. I mai skal de nordiske samferdselsministrene møtes i Strömstad, som er Bohusbanens nordlige endepunkt. Strömstad er også hjemkommunen til Sveriges nåværende samferdselsminister; Åsa Torstensson (C). Her gjengir vi utdrag av et intervju i Strömstads Tidning Norra Bohuslän fra 30. mars 2006 med Thomas Görling, sekretær i vår søsterorganisasjon; Föreningen Svenska Järnvägsfremjandet.

Bohusbanan är viktig och bör byggas klar till Norge som det var tänkt från början. Det anser vi i Järnvägsfrämjandet. Vår lokalavdelning Väst har vänt sig till statsminister Göran Persson, infrastrukturminister Ulrika Messing samt riksdagens trafikutskott för att påpeka Bohusbanans betydelse för norra Bohuslän.

Vi anser att det är Banverkets skyldighet att hålla Bohusbanan i stånd. Samtidigt vill vi framhäva vårt stöd till Banverket.
– De har ju inte fått tillräckligt med pengar för underhåll, då måste det ju vara politikernas uppgift att se till att pengarna kommer på plats, säger Thomas Görling i lokalavdelning Väst.

I ett brev till regeringens företrädare och trafikutskottet har Järnvägsfrämjandet nu framfört sina åsikter om Bohusbanans framtid.
Vi vill ha Bohusbanan kvar ända till Strömstad. Vi vill också att regeringen nu gör slag i saken och fortsätter planerna för en förlängning över till Norge.
– Så länge man inte planerar att fullborda banan med järnväg till Norge är Bohusbanan nedläggningshotad, säger Thomas Görling som förutom att vara ledamot i lokalavdelning Väst också sitter i föreningens Riksstyrelse. En förlängning av Bohusbanan till norske Halden byggd som enkelspår ger ändå stora fördelar. Tillsammans med befintliga Norrlänken via Kornsjö – Ed kommer de båda banorna att utgöra ett så kallat tekniskt dubbelspår. I 1991 skrev Thomas Görling boken «Albert ofullbordad» som syftade på järnvägen över Bohuslän till Norge som aldrig blev klar. Albert Ehrensvärd var landshövding i Göteborg och Bohuslän och mannen som låg bakom initiativet till Bohusbanan.

Ålesund formannskap vil støtte høgfartsutgreiing

Formannskapet i Ålesund tilrådde den 3. mars bystyret å løyve pengar til utgreiing av høgfartsbane mellom Trøndelag, Møre og Oslo over Lillehammer og Otta. I vedtaket frå Formannskapet heiter det mellom anna;

«…Ålesund Formannskap viser til det store potensialet realiseringen av et slikt samband vil ha for næringsliv, arbeidsmarked, bosetting og miljø. Formannskapet anbefaler bystyret å bevilge kr. 300 000 til utredningsarbeidet, og oppfordrer Møre og Romsdal Fylke og andre kommuner i regionen til å bidra med restfinansieringen fra vårt fylke. Formannskapet oppfordrer også de andre aktuelle fylkene langs traséen til å engasjere seg tilsvarende.
Ålesund Formannskap ser det som naturlig at planene for høyfartstog tas med som et viktig punkt i de uttalelser som skal gies til Nasjonal Transportplan (NTP) 2010 – 2019, og oppfordrer kommuner og fylkeskommuner å legge til rette for et positivt samarbeid med Norsk Bane AS i arbeidet med rapporten.

Bakgrunnen for tilrådinga frå Ålesund Formannskap er samarbeidsavtalen mellom Norsk Bane AS og Deutsche Bahn AG om å greie ut eit høgfartsnett for Norge i løpet av 2008. Utgreiinga har ei kostnadsramme på 15 millionar kroner, og Norsk Bane har søkt dei berørte fylkeskommunane og kommunane om ein million kroner i støtte frå kvart fylke.

Frå 3. til 10. april skal Norsk Bane i lag med to konsulentar frå DB International gjere ei rundreise for synfaring langs dei påtenkte traséane.

Målsettinga til Norsk Bane er at utgreiinga skal ha ein kvalitet som gjer det mogeleg å nytte ho som eit sjølvstendig grunnlag for regjeringa og Stortinget si handsaming av Nasjonal Transportplan på våren 2009.

I den samanhangen viser Norsk Bane til at Stortinget i samband med handsaminga av statsbudsjettet for 2008 bad om at høgfartsbanar vart ytterlegare utgreia med utgangspunkt i mellom anna VWI- rapporten, og rapportar frå andre kompetente miljø for å få fram eit godt grunnlag for å vurdere ei eventuell satsing på høgfartsbanar ved handsaminga av NTP i 2009, sjå St.prp. nr. 1 (2007-2008) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 5 (2007-2008).»

Påstigning Ålesund?
Foto: T. Eitrheim.

Kompetanse og erfaringer hos Bombardier i Norge

- Ombygging og modernisering av eldre materiell
  - Bred engineering- og produksjonskompetanse
  - BT konsernet som nettverk
- Reparasjoner av kollisjonsskader
  - Vognkassestruktur, interiør
  - Vi behersker alle typer materieler; aluminium, kullstål, rustfritt stål, GRP m.m.
- Komponentrevisjoner
  - Boggirevisjoner, oppgradering av hjulaksler etc.
  - Strømavtakere
- Reservedelsforsyning
- Service og idriftsettelse av rullende materiell
- Komplette systemer for togkontroll

Bombardier Transportation Norway AS
en spennende arbeidsplass med mange utfordringer.
Vi søker nye arbeidstakere, ta gjerne kontakt på tlf. 63 80 96 00

www.bombardier.com

1 BOMBARDIER

Verden blir litt bedre når transporten går på skinner

CargoNet
www.cargonet.no

Nordlandspolitikerne og miljøbane Fauske-Tromsø

En bevisst neglisjering av den nordlige landsdel gjennom flere tiår har ført til at vi fortsatt står uten jernbaneforbindelse fra Fauske og nordover.

Helge Evjen

Det har ikke manglet på utredninger i det vide og brede, utredninger som viser at trafikkgrunnlaget er stort nok til å gi økonomisk overskudd. Dette går klart fram av NOU 1977 30B, NOU 1981 nr. 17 og Hovedrapporten som ble ferdig høsten 1992.

Hovedrapporten av 1992 ble underkjent av samferdselsminister Kjell Opseth samme dag den kom ut og statsråden ba om ny, da med en innkalkulert reduksjon av folketallet med 10 prosent og hvor fiskeindustri og turisme ble holdt utenfor grunnlaget for jernbanedrift.
Hvor var nordlandspolitikerne i denne for landsdelen kanskje aller viktigste sak? Hvor var våre representanter som medvirket til at landsdelen nord for Fauske fortsatt står uten jernbaneforbindelse? Hvor var våre politikere da statsråd Opseth gjorde alt han kunne for å hindre utbygging i nord? Oppførte de seg som grå, redde mus som mer lyttet til politikere fra sør enn til grasrota og behovene i nord?

Hva har denne unnfallenhet ført til? Godsmengden mellom nord og sør må nå gå på svenske jernbaneskinner mellom Østlandet og Narvik. Og trafikken går med solide overskudd som tilfaller de svenske jernbaner og den svenske stat.

I Troms arbeides det nå iherdig for å påvirke Stortinget slik at Ofotbanen forlenges fra Narvik og nordover. Barduordfører Oddvar Bjørnsen, fylkesrådsleder Paul Dahlø og representant for NHO i Troms har stilt seg i spissen for dette arbeidet. Men her i Nordland lever politikerne sitt eget liv fjernt fra tanken om at samferdselen i nord må likestilles med landet i sør.

Jernbane Oslo-Narvik-Tromsø via Sverige (eventuelt med sidearm til Harstad) er en god alternativ løsning. Men dette fører helt klart til sterk reduksjon av trafikken på Nordlandsbanen og hvor inntjeningen i stor grad går til Sverige.

En forlengelse av Nordlandsbanen fra Fauske og nordover vil binde landsdelen mer sammen og gi oss helt nye muligheter. Vi aner kanskje litt av perspektivene når vi vet at avstanden Fauske-Tromsø blir tilbakelagt på om lag tre timer. En moderne jernbane vil gi positive ringvirkninger med økt sysselsetting som også kystkommunene kan dra nytte av. Økt virksomhet betyr bedre skatteinngang, tjenlig infrastruktur og økt trivsel og livsmuligheter i nord.

I ei tid da politikerne prater mye om hvor viktig miljøvern er, bør det også skje noe konkret som har varig positiv virkning på miljøet. Det blir bare dumt å prate om at drivstoffprisene må øke og øke helt til 30 kroner literen. En moderne og elektrifisert jernbane i nord vil være et viktig tegn på at politikerne vil jernbane og miljø. Da vil de også forstå hva praktisk tilrettelegging for miljøvennlig transport vil si.

Vi bør forvente at politikerne i kommunene og i Nordland fylkesting går aktivt inn i arbeidet for en moderne samferdsel i nord. Og våre rikspolitikere bør være rakrygget nok til å tale landsdelens kanskje aller viktigste sak.

Mer gods på Sørlandsbanen

Godskundene har lenge etterspurt mer jernbanetransport på Sørlandsbanen. Fra februar har CargoNet satt opp et nytt godstogpar tross utfordringer med kapasiteten. Dette økte fraktkapasiteten med 25 %. I alt kjører CargoNet nå 52 godstog i uka på Sørlandsbanen. Infodirektør i CargoNet, Bjarne Wist, forteller at den nye avgangen er godt fylt opp allerede. CargoNet anser potensialet for mer gods på Sørlandsbanen som stort. – Vi planlegger ytterligere en avgang fra september, forteller Wist. Han understreker behovet for økt kapasitet på linjer og terminaler. – Den nye terminalen på Ganddal er nå innkjørt og fungerer godt. De største kapasitetsproblemene er på strekningene Ganddal-Kristiansand, Drammen – Alnabru og på Alnabruterminalen, sier han. - Utfordringen vil bli enda større når flytoget begynner å kjøre fra Drammen.
En analyse utarbeidet av Econ Pöyry viser et potensial på overføring av opp mot 67.000 lastebilturer fra E18 til Sørlandsbanen. Analysen bekrefter også en meget positiv samfunnsøkonomi ved å bygge ut banekapasiteten. Dette er et viktig signal til myndighetene i forbindelse med behandlingen av forslaget til Nasjonal Transportplan.

- Det at vi nå starter et nytt tog til tross for infrastrukturbegrensingene er også en direkte oppfordring til å forsere utbyggingen. Vi vil raskest mulig kjøre 600 meters tog, mot dagens 400 meter, avslutter Bjarne Wist.

Alnabru lastegate

tenk miljø
tenk tog
Moderne tog har lavt energiforbruk. Elektriske tog kan transportere mennesker og gods uten å slippe ut CO_2. Jernbanen i Norge benytter kun fornybar energi som kjørestrøm.
Jernbaneverket

B Économique NORGE P.P.
DISTRIBUERT AV POSTEN NORGE

B-PostAbonnement
RETURADRESSE:
FJ
P.b. 3455, Bjølsen
0406 Oslo

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

Bli medlem av For Jernbane!

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 180

Alltid på sporet med
Cembre AS
Kvalitetsverktøy og elektromateriell
for skinne og KL

Fossnes senter
3160 Stokke Norge
Tel +47 33 36 17 65 Fax +47 33 36 17 66
cembre@cembre.no www.cembre.no
Sverige: (+46) 0303 58830 / 07067 23469