For Jernbane

Tidsskrift utgitt av For Jernbane 27. årgang Nr. 3 - 2008

Jernbane er også trafikksikkerhet

For jernbane

Ansvarlig redaktør: Kjell Erik Onsrud
Layout/trykk: Aktuell, Oslo
Opplag: 1100
Adresse: FJ, Pb 3455, Bjølsen, 0406 Oslo
Web: www.jernbane.no
Epost: post@jernbane.no

Frist for stoff til neste nummer:
12. november

Artikler og bilder uten navn er skrevet/tatt av redaksjonen.

For Jernbane er en landsdekkende organisasjon med åpent medlemsskap for alle som deler vårt grunnsyn. Vi virker for bedre rammebetingelser for jernbanen slik at den skal utføre en vesentlig større del av transportbildet i Norge og mellom Norge og utlandet. Målet er et bedre totalmiljø og styrket verdiskapning.

For Jernbane
3-2008

INNHOLD

4 Folkemøte
6 Mindre klimagasser med ny vei ??
7 Stans bilpakken
8 Dårlig argument for å legge ned toget
10 På spåret i USA
13 Steinkjer-Oslo på tre timer
14 Gods fra vei til bane
15 Fra vei til bane i Danmark
16 Bane og byutvikling
18 Overraskende bra
20 Barn og unge for lyntog

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 2008 kr 100 etter 1. juli

Leder

Jernbane er også trafikksikkerhet

Jernbanen og kollektivtrafikken er blitt glemt i debatten og mediefokuset omkring trafikkulykker og trafikksikkerhet.

Reisende med bil har om lag fem ganger så stor risiko for å miste livet som reisende med tog eller buss i følge en beregning fra Transportøkonomisk Institutt. På 10 år har nærmere 3000 personer mistet livet på veiene. I samme periode omkom 17 togpassasjerer, 2 T-banepassasjerer og 2 reisende med Oslotrikken. Jernbanen har et katastrofepotensial som ikke kan bortforklares, men som må forebygges med flere barrierer mot feil. De store ulykkene på norsk jernbane skjedd på enkeltspora linjer. Jeg er derfor skeptisk til at Norge i omfattende grad skal velge enkeltspor på høyfartsbane. Flytoget kjører på to spor og ingen passasjerer har mista livet siden starten i 1998. I Japan har høyfartstogene fraktet passasjerene trygt siden 1964 på dobbeltspor; ingen har mista livet.

Bak fokuset på «dødsveiene» aner jeg et mer eller mindre bevisst mål om at alle stamveiene skal bli firefelts motorveier. Men er firefelts vei det riktige virkemiddelet dersom målet er å spare liv, og bør ikke sikkerhet forstås i et videre perspektiv enn skadde og drepte bilister?

Faktum er at Norge, med sin veistandard, ligger svært godt an internasjonalt når det gjelder sikkerhet. Det betyr at land med langt mer firefeltsvei enn oss ligger klart dårligere an på statistikken. Dessuten har (motor)syklister og fotgjengere høyest risiko i forhold til transportarbeidet. Flere firefeltsveier fører til økt veitrafikk og hjelper dermed ikke de mest utsatte trafikantgruppene.

Tunge kjøretøyer er innblandet i ca 1/3 av dødsulykkene på vei. Gods fra vei til bane og sjø vil derfor også styrke veisikkerheten.

Er formålet å spare liv raskest mulig er det mer kostnadseffektivt å satse på fysisk midtdeler og andre utbedringer i hovedsak i dagens traseer. For fart og økt kapasitet bygges jernbanen ut med dobbeltspor i de fleste transportkorridorene.

En slik strategi sparer liv, helse og areal og trygger matvaresikkerheten og klimaet i en stadig mer ustabil verden.

Åpent møte for «Follobanen»

Politikerne i Ski har tatt initiativ til en tverrpolitisk folkeaksjon for «Follobanen» eller som det mer prosaisk heter; nytt dobbeltspor Oslo-Ski.

Kjell Erik Onsrud

«Follobanen» inn i Nasjonal transportplan. Folkeaksjonen tok initiativ til åpent møte i Ski rådhus mandag 18. august om og for «Follobanen». Her møtte halve det politiske og organisatoriske Akershus og Østfold opp. Initiativtaker til møtet og fylkestingsrepresentant for Akershus Venstre Lise Vistnes ønsket velkommen til en gledelig overfylt formannskapssal. Målet for Folkeaksjonen er å få «Follobanen» inn på en høy og sikker prioritering i den nye transportplanen (NTP 2010-2019).

Underskriftskampanje

Folkeaksjonen har også satt igang en underskriftskampanje. Underskriftene skal overleveres lederen av Stortingets Transportkomité og Samferdselsministeren den 6. oktober kl. 17 samtidig som det skal holdes en appell foran Stortinget.

Jernbaneverket

Prosjektleder Anne Kathrine Kalager informerte om situasjonen på jernbanen mellom Oslo og Ski. Hun fortalte at dette er den største «Proppen» på det norske jernbane-nettet hvor det ikke er på gang noen utbygging pr. i dag. Kapasiteten er sprengt i rushtidene, også for godstog. I en slik situasjon forplanter selv små forsinkelser seg utover og blir vanskelige om enn umulige å hente inn igjen. Hun pekte på at Jernbaneverket som tildeler sporkapasitet, kan komme i det dilemmaet å måtte prioritere mellom persontog og godstog. Hun understreket at det blir vanskelig å utnytte kapasiteten videre sørover på Østfoldbanen før det er løst opp i kapasitetsproppen Oslo-Ski. Med nytt dobbeltspor vil kapasiteten mer enn dobles fordi det blir mulig å separere ekspresstog, lokaltog og godstog og «stable» dem tettere på hver sin bane fordi de da får likere stoppmønster og fart.

Jernbaneverket planlegger «Follobanen» for 200 km/t, men høyere fart er under vurdering. Dobbeltsporet vil også bli tilrettelagt for godstog. Det blir derfor lagt vekt på god tilknytning mellom «Follobanen» og Alnabru godsterminal, enten over Loenga eller via en Bryndiagonal. Begge deler skal være teknisk mulig. Det arbeides med to ulike konsepter for Kolbotn, et med og et uten stasjon. Anbefalingene fra konseptutredningen vil bli lagt fram i høst.

Ikke Ski stasjon nå

Kalager anbefaler derimot ikke å begynne å bygge på Ski stasjon nå. Byggingen av «Follobanen» kan godt starte der, men det er ennå behov for mer planlegging av trasèføringen nord for Ski stasjon. Jernbaneverket har meldt inn et behov for 50 mill. til planlegging i 2009.

Med en optimal bevilgningssituasjon kan byggearbeidene på «Follobanen» tidligst starte i 2013 og være klar for togtrafikk i 2018 fortalte Kalager.

Hun avsluttet med å vise til at Samfunns og næringslivsforskning AS i Bergen hadde konkludert med at «Follobanen» befant seg i det samfunnsøkonomisk lønnsomme hjørnet av landet.

Etter Jernbaneverkets redegjørelse tegnet mange seg på talerlista;

Ordfører i Ski, Georg Stub

Han fortalte at han ville si ja til invitasjonen til å bli med i jernbaneforum Øst, som jobber for Østfoldbanen. Han pekte på tidligere tiders innsats for jernbanen. I 1874 hadde ordføreren og lensmannen i Ski tatt turen til jernbanekomitéen på Stortinget for å få Smaalensbanen lagt om Ski. Med seg på turen hadde de 2000 spesidaler. Jernbanekomiteen hadde forlangt ytterligere 3000 spesidaler, og det greide karene å samle. I 1924 da NSB bygde dobbeltspor mellom Oslo og Ski var de så forutséende at de samtidig erverver grunn til et tredje spor. Opp gjennom åra ble det gitt diverse tillatelser til annen bygging inntil dobbeltsporet, og det tredje sporet ble aldri noe av.

Fylkesordfører i Akershus Nils Åge Jelstad

Formannsskapssalen var som nevnt fylt til bristepunktet, og Jelstad syntes derfor salen minnet ham om morratoget. Han understreket at utfordringen på jernbanen er her nå og la vekt på «Follobanens» lokale, regionale og nasjonale betydning. Han pekte også på at jernbanen hadde skapt dagens Folloregion og at 70 % av kundene til NSB bor i Akershus og Oslo. Han minnet om at Norge er et hjørne av Europa og at vi derfor har en forpliktelse til å kople Hovedstaden på det europeiske høyfartsnettet. Han understreket at det ikke er dyrt å satse på jernbanen i det lange perspektivet. Han orienterte om at Fylkeskommunen er i gang med å samle mest mulig informasjon om «Follobanen».

Stortingsrep. Gunvor Eldegard (Ap)

Hun ville jobbe for at «Follobanen» kom inn i den nye transportplanen(NTP 2010-2019) og at Ski st. kom inn i budsjettet for 2009. Hun fortalte at hun hadde vært sterkt engasjert for «Follobanen» siden forrige valgkamp. Hun forstod ikke hvorfor Jernbaneverket ikke hadde prioritert «Follobanen» høyere i sitt forslag til NTP. Hun viste til klimaforliket hvor partene ble enige om å styrke jernbanen der hvor det bor mange. Hun sa også at «Follobanen» var viktig for gods og for satsing på høyfartsbane. Hun avsluttet, i følge seg selv, med en liten «Kolberg»: Dobbeltsporet – Dobbeltsporet – Dobbeltsporet!

Stortingsrep. Borghild Tenden (V)

Hun understreket at det var viktig å stå sammen tverrpolitisk om «Follobanen». Hun forklarte at «Follobanen» kom i skyggen av kravet om utbygging av GSM-R togradio etter Åstadulykka, men at Venstre har tatt inn «Follobanen» hvert år i sitt alternative forslag til statsbudsjett.

Fylkestingsrepr. Østfold Ingjerd Skaug (H)

– Det viktigste tiltaket for et bedre togtilbud i Østfold ligger i Akershus og Oslo.

Initiativkater Lise Vestnes ønsker velkommen til en gledelig overfyllt Ski formannskapssal

Ordfører i Oppegård
Sylvi Graham (H)

Hun takket for initiativet til den tverrpolitiske gruppa, og la til at hun trodde «proppen» ikke først og fremst satt mellom Oslo og Ski, men i Stortinget og i Finansdepartementet. – Viss man vil så får man det til, sa Graham. Hun understreket viktigheten av å stå sammen for å få realisert «Follobanen». Hun minnet om at Jernbaneverket da «Follobanen» ble planlagt første gang på 90-tallet uttalte at dette var det mest lønnsomme samferdselsprosjektet man kunne finne. Hun var blitt fortalt at med «Follobanen» ville det bli en kapasitet mellom Oslo og Ski tilsvarende 3 firefelts motorveier, og da synes hum «Follobanen» virket beint fram billig til sammenlikning.

NRK-Østlandssendinga var også til stede, og nå oppfordret journalisten oss til å rope høyt på dobbeltspor, noe forsamlingen gjorde til vi ble hese.

Leder av Akershus
Rødt Geir Kristiansen

– Dobbeltsporet kommer. Spørsmålet er hva slags spor vi får. «Follobanen» må bli starten på Høyfartsbanen til kontinentet, sa han.

Medlem av Ski Næringsråd
Roger Loen

– Befolkningsveksten i Follo er underestimert i NTP og at investeringene i infrastruktur derfor står i fare for å henge etter behovet.

Fylkestingsrep. Akershus
Erlend Helle (SV)

– Fokuset måtte rettes mot beslutningstakerne og ikke Jerbaneverket dersom «Follobanen» skal realiseres. Ski stasjon er ikke den primære oppgaven og at «proppen» i systemet først og fremst sitter i Akersgata.

Trafikkaksjonen Pål Jensen

– Østfoldbanen er i ferd med å utvikle seg til Norges viktigste fotballkorridor med Vålerenga, Stabæk og Lillestrøm i nord og Fredrikstad i sør. Sist Fredrikstad og Vålerenga spilte cupfinale hadde Fredrikstad Fotballklubb satt opp 110 busser. Det er bedre enn privatbil, men jeg vil helst ha disse på toget sa Jensen. Dersom Fredrikstad holder plassen i Europacupen vil før eller seinere 10 000 Liverpoolsupportere lande på Rygge, da må jernbanen stå klar.

Kommunestyrerep. Ski Rødt

– Bedre å investere i transport framfor å tape på børsen.

Ski Ap, Arvid Herland

– Østre og vestre linje på Smaalensbanen ble i sin tid bygd på fem år! Samferdselsminister Navarsete hadde sagt at Ski st. ble for dyrt. Herland hadde da spurt henne; - når blir det billigere? Han viste til svenskene som uten oljefond greier å investere i jernbane. Han pekte også på at godstogene i dag må ned i 35 km/t for å passere Ski stasjon!

Fylkesvaraordfører i Akershus
Inge Solli

– Norge er en jernbanesinke! «Follobanen» må være en del av en langsiktig satsing på høyfartsbaner i Norge.

Ordføreren i Vestby
John Arthur Ødbehr (H)

– Vi burde egentlig ikke vært her! Det burde ikke være nødvendig! Jeg har inntrykk av at hver gang noen vil noe så dukket det opp et «vesen» fullt av innvendinger for å slå initiativet ned. Vi eier landet sammen, og nå går folketoget, til Stortinget! Han avsluttet med å vektlegge den tverrpolitiske enigheten.

Stortingsrep.
Hans Frode Asmyr (Frp)

– Jeg ser hvor flinke folkevalgte fra andre deler av landet er til å fremme sine krav om ➤

◄ samferdselsinvesteringer. Nå må vi på Østlandet lære av dem. Handlingsregelen må ikke bli ei tvangstrøye slik at vi ikke får gjort nødvendige investeringer. Jeg er glad for at LO nå støtter vårt forslag om investeringsfond.

Leder for utvalg for samferdsel og miljø Akershus Fylkesting Lars Salvesen (KrF)
– Follo og Østfold er i vekst, men Østfoldbanen er sprengt. «Follobanen» må inn i NTP. Vi må stå på slik de gjør i andre deler av landet.

Stortingsrep. Irene Johansen (A)
– Jeg berømmer initiativet til Folkeaksjonen. Det er ingen tvil om at det fins flere gode prosjekter enn det er penger i kassa. Jeg ønsker å komme i gang med Ski stasjon på neste års budsjett. Jeg anser det som viktig å ha på plass et robust opplegg for «Follobanen» slik som en fullfinansiering.

Ordfører Nesodden Kristian H. Holm (SV)
– I Follorådet, som jeg nå leder, er vi flinke til å sette politiske kjepphester på stallen. Derfor støtter Nesodden «Follobanen» 100 % selv om vi er en jernbaneløs kommune. «Follobanen» er viktig for klimaet og et prosjekt det er politisk umulig å si nei til.

Pensjonistpartiet i Ski Ola Øygard
– Pp støtter Folkeaksjonen for dobbeltsporet!

For Jernbane, Kjell Erik Onsrud
Presenterte organisasjonen og våre må. - Hva ser jeg fra togvinduet? Jo, motorveibygging! En bil er et 1200 kg rullende argument for motorveier, mens de som vil satse på jernbanen er nødt til å samles på slike møter som dette. Det er en ressurskamp mellom motorvei/flyplass og jernbane. Vi har ikke mye tid på oss i forhold til å begynne å kutte klimagasser og er derfor nødt til å prioritere jernbanen i de tunge transportkorridorene.

Torvald Bringsgård (H)
– Sjølv sunnmøringa kan sjå nytten av jernbanebygging. Waagan transport på Sunnmøre måtte gje opp transport av fisk til kontinentet med tog fordi det tok for lang til. «Follobanen» er klårt ei viktig lenke på sporet mellom Møre og kontinentet.

Stortingsrep. Line Hjemdal (Krf)
– Som bosatt i Askim er jeg i alle fall sikra sitteplass på toget inn til Oslo. For dem som kommer på seinere blir det verre! Hun var med og forhandlet fram klimaforliket og la vekt på den alvorlige utfordringen verden her står overfor. - Å prioritere jernbanen er en del av svaret!

NHO Oslo og Akershus Kristian Sjølås
– alle er enige om «Follobanen», men hvordan skal det løses? De årlige budsjettene er ikke velegnet. Vi må komme fram til en mer stabil finansiering. NHO vil arbeide for at utbyggingen av «Follobanen» blir et eksempel til etterfølgelse.

Terje Alfnes, Ås
– Konseptvalgutredningen for firefelts E18 viser at selv om «Follobanen» bygges så vil ikke det alene få veitrafikken til å avta. Her ligger det en konflikt om hva som skal prioriteres. - Behøver handlingsregelen gjelde skole og transport?

Stortingsrep. Signe Øye (A)
– Investeringer i denne delen av landet konkurrerer med andre landsdeler. Kvinnene i Hardanger troppet opp på Stortinget i bunad for å lobbe for Hardangerbrua. Det bør være enighet om at «Follobanen» nå står for tur. Det er godt mulig at «Follobanen» må prosjektfinansieres, for vi kan ikke holde på til år 2025 med å bygge.

Stortingsrep. André Oktay Dahl
– Jeg kjenner kollektivtilbudet på kroppen, fordi jeg er en av få representanter som ikke har førerkort. Som medlem av justiskomiteen vil jeg si at det er kriminelt ikke å ha fått til «Follobanen» ennå. Det er viktig å lobbe blant folk flest for «Follobanen». De som er opptatt av kollektivtrafikk må ta av silke-hanskene og ikke være så snille og forsiktige.

Ski AUF, Kristian Togerud
Vi har samla underskrifter for «Follobanen» siden i våres!

Stortingsrep. Truls Wickholm (A)
– Jeg kommer fra Holmlia og det har blitt mange ståturer med toget inn til byen opp gjennom åra. «Follobanan» skal vi få til.

Mindre klimagasser med ny vei??

I fjor la SINTEF fram rapporten «miljømessige konsekvenser av bedre veier» etter oppdrag fra Opplysningsrådet for Veitrafikken.

Kjell Erik Onsrud

Naturvernforbundet, Natur og Ungdom og For Jernbane kritiserte rapporten for bruk av feil tall og for å se bort fra en rekke forhold, se artikkel i «For Jernbane» nr. 3-2007.

SINTEF mot bedre vitende
Kritikken har i ettertid fått støtte fra professor Otto Anker Nielsen ved Danmarks Tekniske Universitet. Han uttaler at det er litt søkt, slik SINTEF påstår, at veiutbygging ikke fører til økt trafikk. - Det strider mot all modellutvikling og praktisk erfaring som jeg kjenner til, sier professoren til bladet «Ingeniøren» den 10. april i år. Nielsen sier at det virker som SINTEF har tilpasset modellen og forutsetningene maksimalt for å få CO^2 reduksjon som resultat. Han peker på at drivstoffbesparelsen ved bedre flyt vil spises opp av høyere fart og mer trafikk på den nye og bedre veien.

Praksis
Han underbygger utsagnet sitt med å vise til 15 prosjekter fra det danske Veidirektoratets materiale med før/etter-analyser. Alle tilfellene førte til mer trafikk. Britiske undersøkelser viser tilsvarende resultater, uttaler professor Nielsen.

Stans bilpakken

Bilkøene hver morgen og ettermiddag er rett og slett et godt miljøtiltak. Med køer velger flere å reise kollektivt.

Ove Bengt Berg

Mange biler små blir en stor...

Ingen køløser

Den nye trafikkplanen for Oslo, Oslopakke 3, hevdes å være så skjør at lite kan endres før enigheten ryker. Premissene for planen ble lagt og planen utformet mens resultatene fra FNs siste klimarapport var et «ikke-tema». Det er grunn til å stille spørsmål om hvorfor det skal brukes nesten 30 milliarder kroner på å legge til rette for økt biltrafikk på bekostning av kollektivtrafikken inn til landets hovedstad.

Veipakke 3 er ennå ikke endelig vedtatt. Samferdselsdepartementet har bedt Vegdirektoratet og Jernbaneverket legge frem en «konseptvalgutredning» i løpet av desember. Veipakkens skjebne vil derfor bli diskutert og avgjort i løpet av neste år. Det viktigste og alvorligste ved Oslopakke 3 er utbygging av motorveiene inn til Oslo fra vest og fra sør.

Sjelden kø

Trenges disse veiutvidelsene? På hverdager kan en fra Asker til Oslo sentrum fint kjøre i 100 km/t i minst 20 av døgnets 24 timer, kanskje så mye som opptil 22 timer i døgnet. Ut av Oslo vestover etter arbeidstid er forholdene enda bedre. Det skal altså brukes et titall milliarder kroner for å øke kapasiteten for færre enn 20 av ukens 168 timer. Men Oslo veivesen hevder at til tross milliardinvesteringer i flere felt vil ikke bilbrukerne komme fortere frem til Oslo. For det kommer flere biler på veiene som opphever fordelen ved veiutvidelsen.

Det finnes ikke ett eneste eksempel i verden på at det er mulig å (vei-)bygge seg ut av en bilkø, og enda mindre inn mot en by. Alle eksempler viser at enhver veiutvidelse fylles opp til sitt maksimum. I Norge står hver bil stille i 22 av døgnets 24 timer, og er dermed klar til å fylle opp ledig plass på veien. Køen fra Asker hver dag fra kl. 6 til kl. 9 er rett og slett et godt miljøtiltak. Flere drammensere og folk fra Hurumlandet vil kjøre bil til Oslo om det blir flere felt inn til Oslo.

For å få gjennomslag for argumentene «Nye veier skaper mindre kø og dermed mindre utslipp» og «Det er de fattigste/småbarnsforeldre som har mest fordel av mulighet til økt bilkjøring», trengs ikke fakta, bare makt. Når resultatet av Oslopakke 3 blir at flere kjører bil inn til Oslo uten å komme raskere frem, hvordan kan da bilismens talskvinner vinne debatten og få gjennom vedtak som om økt bilbruk fører til mindre forurensing og vil være en riktigere klimapolitikk?

Oslo veivesen mener at veipakken fører til at veksten i lokalgatene i Oslo blir større enn inn og ut på hovedveiene. Hvor skal alle disse nye bilene parkere? Det kan bygges nye parkeringshus, i høyden og under bakken. Men på vei mot disse parkeringshusene, hvem skal ha forkjørsrett av bilene, bussene, trikkene, syklistene og fotgjengerne?

Det snakkes mye positivt om kollektivtrafikk fra politikere. Det er imidlertid vanskelig å skjønne hvorfor. Hvem mener disse politikerne toget er til for fra Drammen, Asker, Ski, Moss og andre pendlerutgangspunkter, når flere skal få kjøre bil?

Høyres leder Erna Solberg provoserte mange i Oslo og andre byer da hun før valget ga inntrykk av å ikke kunne kjøre bil når som helst hvor som helst, er en alvorlig reduksjon av livskvalitet. Høyres nestleder Jan Tore Sanner hevder han kjemper for småbarns-foreldres bilmuligheter inn mot Oslo, som om det er mer miljøvennlig. Men det er ikke småbarnsforeldre som fyller bilkøene inn mot Oslo, det er velstående menn.

Arbeidsplasser

Like viktig som å la trafikkstrømmen flyte raskt, er å se på det som skaper trafikken, nemlig plassering av arbeidsplassene. Konsentrasjon av arbeidsplasser gir et godt utgangspunkt for kollektivtrafikk, mens spredning kan legge til rette for økt bilbruk. Det er derfor nødvendig å se på arealbruken og plassering av arbeidsplassene for ikke bare å øke kollektivandelen, men også redusere behovet for stadig lengre reiser til arbeidsplassene.

FNs klimapanels siste rapport spenner bena under premissene og forslagene til investeringer for samferdselen inn mot Oslo. Milliardinvesteringene må vurderes opp mot klimapanelets rapport, og feige politikere som smisker for kunnskapsløse argumenter må konfronteres.

Debattinnlegget stod første gang på trykk i Aftenposten 12.11.07

Manglende jernbaneinvesteringer:

Et dårlig argument for å legge ned toget

Ingeniør Karl Sigurd Fredriksen i Statens Vegvesen Region Sør har foreslått å erstatte tog med buss på flere strekninger mellom Oslo og Kristiansand.

Kjell Erik Onsrud

Ikke fulgt opp

At ekspressbussen nå er raskere enn toget på flere strekninger kommer ikke som noen overraskelse. Tidligere og nåværende jernbaneplaner har ikke vært fulgt opp av politikerne som i stedet har prioritert motorvei. For eksempel skulle Vestfoldbanen i følge tidligere planer vært bygd ut med dobbeltspor Drammen-Larvik innen 2005. Alle vet hvor det dobbeltsporet befinner seg i dag – det ligger som ei enslig øy nord i fylket!

Mest til fordel for bilen

Veiinvesteringer vil uansett favorisere privatbilen mest siden den går fra dør til dør uten omveier og stopp underveis. En ekspressbuss må enten svinge av motorveien og kjøre innom byene og dermed etter hvert bli nokså svekket i konkurransen med bilen, eller passasjerene må settes av på en holdeplass ved motorveien langt utenfor bebyggelsen, og blir mer avhengig av en tilbringertjeneste enn fra en jernbanestasjon i bysentrum. Jeg viser til den lave markedsandelen som ekspressbusselskapet Greyhound i USA har. For å gi ekspressbussene noe fortrinn burde i det minste venstrefila på motorveien forbeholdes dem.

Svakt om jernbane

Fredriksen røper svak kunnskap om jernbanens utfordringer når han argumenterer med at å fjerne av persontog bedrer forholdene for godstogene. Begrensningen for godstogene ligger i at møtesporene på den enkeltsporede Sørlandsbanen er for korte slik at to lange godstog ikke kan passere hverandre. Dessuten er kapasiteten på Alnabruterminalen i Oslo hvor godstogene på Sørlandsbanen trafikkerer sprengt. Disse utfordringene løses ikke ved å kaste ut persontogene.

La bikkja få godstolen?

Å erstatte tog med buss og overlate jernbanen til godset blir som å la bikkja få godstolen og sjøl nøye seg med en pinnestol. Selv nye busser kan ikke måle seg i komfort med 40 år gamle velholdte tog. – spør hvem som helst som har prøvd begge deler!

Mon tro om japanerne ville byttet høyfartstog med buss? *Foto: TEE*

Bane best

Moderne jernbane slår både ekspressbuss og fly fullstendig ned i støvlene. Det er i dag konvensjonell og velprøvd teknikk med tog i 270 – 320 km/t. Dette er fart bussen ikke bør komme i nærheten av. Høyfartstog trenger i følge tall fra Kgl. Tekniska Högskolan i Stockholm bare ca 1/3 så mye energi per personkilometer som buss. Med ny høyfartsbane via Kongsberg og Grenland vil Oslo – Kristiansand kunne gå unna på ca. 2 timer mot dagens 4:30. Via ny Vestfoldbane vil turen ta ca ½ time mer. Med ekspressbuss tar turen i dag fem timer og etter full utbygging av E18 3:50 – 4:20 timer avhengig av trafikkbelastning.

Bærekraftig

Med utbygging av jernbanen til høystandard tospors bane får vi en transportkapasitet tilsvarende to 4-felts motorveier på et areal som er langt mindre enn det som trengs for bare én motorvei. Dessuten kan banen drives effektivt på vann/vindkraft med dagens teknologi. Oljereservene derimot er nødt til å ta slutt. Jeg tror ikke fornybare kilder på noe vis vil kunne erstatte olje med det omfanget og den vekstraten vei- og lufttrafikken har i dag. 4-felts motorvei er derfor ikke være noe godt og langsiktig alternativ til et nytt jernbanesystem mellom Oslo og Kristiansand.

Samspill bane-buss

En politikk hvor tog og buss kjører parallelt og i konkurranse med hverandre er ikke svaret på utfordringene med klima og økte oljepriser. Tog og buss bør ha hver sin rolle hvor toget sørger for de raske nasjonale og interregionale reisene og bussen gir god flatedekning lokalt. På den måten blir de samen et godt alternativ for framtida.

For Jernbane ser med forventning fram til regjeringens framlegg til statsbudsjett for 2009 og ny Nasjonal Transportplan for perioden 2010 til 2019.

Nøkkelprosjekt trenger planmidler

Spare 2/3 reisetid

Sammen med «Ringeriksbanen» / «Nittedalsbanen» er ny Eidangerforbindelse det enkeltstående prosjektet som prosentvis vil kutte mest reisetid i Norge. I tid tilsvarer det vél 20 sparte reiseminutter. Med bevilgninger til å utarbeide byggeplaner i 2009 kan anleggs-arbeidene starte opp i 2010 og turen fra Larvik til Porsgrunn gå unna på 11 minutter i 2015. Dette betinger at prosjektet settes høyere opp på dagsorden enn hittil. Dersom de endelige prioriteringene blir som foreslått av transportetatene i utkast ny transportplan, så vil det bli den den tredje planen hvor ny Eidangerforbindelse skyves ut i tid.

Grenland tilbake på nett

Ny Eidangerforbindelse vil erstatte en 130 år gammel og rasfarlig strekning. På mindre enn to år har toget blitt rammet av ras to ganger her. Kortere reisetid vil igjen knytte Grenland med sine 100 000 innbyggere på jernbanenettet. Forrige gang det skjedde noen større forbedring på jernbanen til Grenland var med utbygging til elektrisk drift i 1956.

Agderbyene på nett

Sammen med ny Eidangerforbindelse, Grenlandsbanen (Porsgrunn-Risør) og Agderbanen (Risør-Kristiansand) blir jernbanen et alternativ til E18 i en av landets tyngst trafikkerte og tettest befolkede transportkorridorer.

For Jernbane mener ny Eidangerforbindelse og dernest Grenlandsbanen skal prioriteres foran videre utbygging av E 18 som motorvei kl. A og foran det ellers utmerkede prosjektet dobbeltspor Holm – Holmestrand – Nykirke fordi jernbanen her tross alt har god dekning i forhold til hvor folk bor og ferdes, noe man ikke kan si om jernbanen mellom Larvik og Kristiansand.

Toget ble rammet av raset ved Kjose på dagens Eidangerforbindelse

Foto Per Kirlvær

Løftebrudd på Ofotbanen

I og med Samarbeidsavtalen mellom svenske Rikstrafiken og Samferdselsdepartementet i Norge har regjeringen faktisk satt Ofotbanen ut på anbud. Avtalen innebærer at person-togtrafikken på Ofotbanen ble lagt ut på anbud sammen med den svenske Norrlandstrafiken. Dette er i strid med løftet i Soria Moria-erklæringen om ikke å sette flere persontafikkstrekninger ut på anbud.

Statens Järnvägar AB vant anbudskonkurransen og har nå trafikkeringsretten med driftstilskudd fra Sverige og Norge i fem år framover. Det kom dessverre ikke til noen avtale mellom SJ og Ofotbanen AS om at norsk personale skal bemanne togene på norsk side, slik ordningen har vært fram til i sommer. De ansatte i persontrafikken på Ofotbanen mistet derfor jobbene sine da SJ tok over som togoperatør i juni. Etter det For Jernbane erfarer dreier det seg om seks jernbaneansatte. Etter vår oppfatning er det av strategisk betydning å opprettholde et sterkt norsk jernbane-faglig miljø på vår nordligste jernbane. Vi beklager således at miljøet har blitt svekket.

Vi ser at det kan være gode og rasjonelle grunner til at persontrafikken på Ofotbanen, som en liten og isolert norsk banestrekning, administreres fra Sverige. Men løftet om ikke å konkurranseutsette burde fått regjeringen til å sikre de norske ansattes rettigheter. Dette er et eksempel på negative effekter av konkurranseutsetting, stikk i strid med hensikten bak Sora-Moria erklæringen.

Flytoget viser vei

For tredje året på rad ble Flytoget i 2007 blant de tre beste på kunde-tilfredshet på Norsk Kundebarometer. Flytoget ble kåret til «Norges beste arbeidsplass 2008» av «Great Place to Work Institute». Det økonomiske resultatet i 2007 er det beste i selskapets historie (182 mill). Punktligheten er på 96 %. Siden driftsstart den 8.10.98 har ingen passasjerer blitt drept eller hardt skadd. Antall passasjerer økte med nesten 10 % i 2007. Veksten har gjort det nødvendig å bestille nye mellomvogner som snart vil bli satt i drift. Andelen av reisene til/fra Gardermoen er 36 % hvilket plasserer Flytoget i teten blant verdens flyplassbaner. Da banen og flyplassen ble planlagt var det meningen at togets andel skulle være enda høyere, men siden er parkeringskapasiteten blitt utvidet langt utover det som opprinnelig var ment.

Med denne suksesshistorien viser Flytoget hva som kan oppnås med en helhetlig satsing på en moderne jernbane. Vi håper politikerne snart får øynene opp for hvilket fantastisk mye bedre transportmiddel toget på sine strekninger kan være enn fly/buss/bil, og «viderefører Gardermobanen» til Steinkjer, Ålesund, Bergen, Haugesund, Stavanger, Kristiansand, Stockholm og Hamburg.

På spåret med Amtrak i USA

Artikeln är skriven efter två veckors resande i februari – mars med Amtrak i USA med resenärsperspektivet i förgrunden.

Olle Käll, Svenska Järnvägsfremjandet

Glädjande nog har de europeiska tågbolagen börjat marknadsföra möjligheten att tågluffa igen. Sedan rekordåret 1992 har det blivit allt färre som gjort det när lågprisflyget fått härja fritt. Själv har jag åkt mycket tåg med olika sorts kort i Europa och Norden, och ville på samma sätt ta mig fram mellan städer och platser i Nordamerika. Här finns bl.a. USRailpass, som med dagens förmånliga dollarkurs inte alls är dyra. Vad sägs om att ha tillgång till halva USA i 14 dagar för ca 2000 kronor? Korten går att betala på nätet från Sverige, men måste tas ut på en station i USA tillsammans med medföljande kostnadsfria biljetter.

Amtrak

Det nationella tågbolag som skapades 1971 har på senare år fått se sina statliga resurser minska, och är ständigt ifrågasatt och alltid vägt mot väginvesteringar - självklart i ett så bilberoende land som USA. Amtrak äger numera sina spår endast på östkusten, och är i övrigt hänvisat till att «låna» spår av stora privata godsbolag, vilket gör att dessas godståg normalt prioriteras mycket högre än de tåg Amtrak kör.

Amtrak kör elektriskt med modifierade svenska Rc-lok eller X2-liknande Acela-snabbtåg mellan Boston och Washington, i övrigt med tunga diesellok från General Electric. Vad gäller vagnarna verkar inte mycket ha investerats sedan 70-talet, då dagens omoderna heltäckningsmattor i tågen sannolikt sattes in. På förbindelser över ca 12 timmar finns alltid sovvagnar (dyra!), oftast panoramavagnar med bar och en rejält utrustad restaurangvagn med en god och prisvärd meny.

Det går mycket gods på spåren i USA, i mycket långa och tunga tåg. Detta märker man tydligt när man reser. Här skulle Europa kunna komma mycket längre än idag. Vad gäller persontrafik visste jag att det var betydligt färre förbindelser, men Amtrak gör åtminstone att hela USA täcks av ett nationellt bolag, vilket är mer än t.ex. Sverige i dessa dagar.

Tågförbindelser

Om man vill hitta tågtrafik som liknar europeisk omfattning i USA är man tvungen att åka till den «nordöstra korridoren», d.v.s. mellan Boston och Washington via New York. På denna sjutimmarssträcka går tåg åtminstone varje timme dagtid. Med tanke på städernas storlek är detta ändå litet.

I hela övriga USA finns det oftast bara en förbindelse om dagen i vardera riktningen, och då handlar det om nattåg eller flerdygnståg till Stillahavskusten. Missar man en avgång blir det till att vänta ett dygn, så på det sättet handlar det knappast om tågluffning i vanlig mening. Här går det knappast att improvisera!

Reservation och platsbokning

När man beställer biljett hos Amtrak på t.ex nätet gör man en s.k. reservation. Vad bra, tänkte jag, då vet man att man har en plats och var man skall sitta, precis som i Europa. När jag sedan undrade om var på biljetten den reserverade platsen var angiven förstod man oftast inte frågan - jag hade ju en plats «reserverad» på tåget! Saken är den, att en reservation inte betyder samma sak på andra sidan Atlanten. «Reserved coach» innebär att du har en plats någonstans på tåget, d.v.s. att det sannolikt inte är överbokat, ungefär som svenska expressbussar.

Det är oerhört omständligt med biljettviseringar i Amerika. ID / pass och namn krävs för att få biljetten. Det krävs ofta att man visar biljetten både en och två gånger innan man får stiga på. Därefter blir man hänvisad till en speciell vagn, beroende på vart man ska, men utan bestämd sittplats. När man väl hittat en plats sätter konduktören en handskriven (!) liten lapp med ens slutdestination på, och sätter den ovanför sätet. Från detta skall man inte flytta (även om det är möjligt), för då uppstår irritation. Många gånger kan man få behöva flytta sig under resan om det börjar bli fullt och det kommer in en familj eller en grupp som vill sitta tillsammans.

När jag några gånger frågade varför inte en dator kunde utföra sätestilldelningen redan vid bokningen svarade flera konduktörer att «det skulle inte fungera här» eller «det här är ju Amerika». Varför det fungerar på flyget i Amerika fick jag dock aldrig svar på…

Safety first!

Sedan i år har Amtrak rätt att inom stationsområdet kolla upp ens bagage. Detta har införts p.g.a. amerikanernas säkerhetsnoja och rädsla för terrorister. På de stora stationerna måste man dessutom visa biljetten innan man går ut på perrongen («boarding»), en tidsödande procedur om många skall med.

Vid mindre stationer får nya passagerare oftast inte stiga på genom mer än en eller två ingångar av tåget (trots att det finns många fler dörrar att använda!), eftersom man också här måste visa upp den personliga biljetten. De som skall stiga av får följaktligen bara gå av genom dessa dörrar, och proceduren blir oerhört tidsödande. Insteget är vid de flesta stationer mycket högt. Förseningar uppstår ofta, och möjligheten att köra in redan förlorad tid blir ännu mindre.

Risken för terrorism skall ju inte bagatelliseras, men åtgärderna har ett alltför högt pris, och vi får innerligt hoppas att denna rädsla inte sprider sig till Europa. Det är mycket svårt att förstå hur tåget skall locka människor med sådana omständliga rutiner. Många fanns redan före 11 september 2001, och verkar på något vis komma av en vilja att det skall likna flyget när man åker tåg.

Punktlighet

Amtrak trängs som nämnts på spåren med en omfattande godstågstrafik. Man åker «på nåder» på lånade spår, och godstågen har ofta högre prioritet. Detta märktes verkligen, och när ett tåg har börjat bli försenat (vilket det ofta är redan från början) så ökar också förseningarna allt

Passasjertoget blir her evakuert fordi det sitter fast mellom to godstog.

eftersom. Mellan Boston - New York - Washington verkar man i stort sett kunna lita på punktligheten, men på övriga linjer lärde jag mig att räkna med förseningarna i proportion till sträckans längd. En god marginal för byte kan lätt krympa till ett nervöst läge när man vet att det bara går ett eller par tåg om dagen på sträckan. Planera helst inte in byten, är mitt råd.

Tillgänglighet

Jag färdades medvetet så mycket kollektivt som möjligt under mina två veckor «over there». Tunnelbanan i de stora städerna är förstås mycket bra, och biljettsystemen är enkla, men det är sällan lätt att hitta en turistinformation eller få en karta på de stora stationerna. I Chicago var det omöjligt att få en egen karta över kollektivtrafiken, den satt bara bakom glas på stationerna.

I mindre städer (ungefär motsvarande svenska städer med 50 - 100 000 invånare) ligger stationen inte alltid centralt, och bussarna dit är få. Mitt egna skräckexempel är Niagara Falls, där en busslinje «råkade» gå förbi stationen, och inget talade om att den gjorde det. «Stationens» busshållplats låg en bit ifrån utan trottoarer (som ju brukar saknas), och när man såg den lilla stationen gick det ingen direkt gångväg till den, utan det var bara att traska omkring 400 meter extra med bagaget, bokstavligen samma väg som de få bilarna till stationen använde. Håhå, jaja…

Att som vit medelklassman i sina bästa år kommande gående med sitt eget bagage och byta buss på en påver busstation är något ytterst exotiskt. Man anses nog knäpp, ungefär på samma sätt som om man skulle propsa på att cykla inne i en amerikansk stad.

De amerikanska järnvägens förebilder

Det förefaller som om Amtraks långväga tågtrafik har några ganska oförenliga förebilder. Tåg och vagnar känns visserligen ändamålsenliga, även om de inte förnyats på ett par decennier. Det som förvånar mest är ju de opraktiska rutinerna, och man blir nyfiken på hur de vuxit fram.

Efter att under resorna ha haft tillfälle att fundera på detta tror jag att det opraktiska kommer från tre källor, nämligen diligensen, ångloket och flyget. Egna ändamålsenliga rutiner, anpassade efter ett effektivt tågresande, har man haft svårt att skapa.
Från diligensens tid har vi antagligen uttrycket «reserved coach» och detta märkliga att man inte kan reservera en bestämd plats. Ångloken lever vidare i att man verkar nöjd med de förhållandevis låga genomsnittshastigheterna samt att lokens tutor låter som gamla ångvisslor - och de låter ofta i de många planskilda korsningarna.

Senare har flyget fått stå förebild när man velat skapa bilden av ett modernt färdmedel. Uttrycken «stand by» för vänta, och «now boarding» när man får stiga på, tillsammans med de upprepade biljettviseringarna innan man får gå ombord gör att man kränglat till ett enkelt färdmedel i onödan. Säkerhetsinstruktionerna som ligger i fickan framför sätet, precis som på flyget för att inge en känsla av kontroll, lugnar i alla fall inte mig. Det friskriver kanske Amtrak från ansvar, men bidrar till ängslan inför vårt säkraste färdmedel.

Vackra tågsträckor

Efter att ha «luffat» runt ett tag mellan och

Boston, South Station *Foto: Olle Käll*

runt New York, Boston, Washington, Chicago och upp till Niagarafallen kan man konstatera att östra USA oftast är platt. De vackra sträckor som jag hoppats på längs de stora sjöarna var ytterst få, eftersom järnvägen där oftast går utan kontakt med vattnet, som sällan syns. Vackrast var sträckorna norrut från New York, som ganska nära världsmetropolen vackert slingrar sig längs Atlantkusten mot Boston, eller i kuperad terräng längs den breda Hudsonfloden norrut mot Canada. På det hela taget är sträckorna i staterna New England och New York sevärda, men tyvärr är även de förbindelserna mycket glesa, både geografiskt och vad gäller turtäthet. Tänk vad man skulle kunna utveckla persontrafik i detta stora land, om bara viljan funnes, för det saknas absolut inte spår!

Miljötänkande

Jag hade hoppats - dock utan större förväntningar - att amerikaner hade börjat se annorlunda på tåget som ett miljövänligt transportmedel och som ett alternativ till flyg och bil på medellånga sträckor. Där blev jag rejält besviken. Visst är herr och fru Miller bekymrade över de raskt stigande bensinpriserna, och det är nog till helt nyligen som man börjat inse att de inte kommer att sjunka till de «normala» låga priserna, men detta innebär inte att man tänker på kollektiva färdmedel ännu. Dels är Amtraks verksamhet så ifrågasatt hos många att de har svårt att tänka sig att utnyttja tåget, dels är förbindelserna så få att det inte finns någon valfrihet i praktiken. Dessutom finns det en klassaspekt på tågåkande som tack och lov saknas i Europa: tåg åker man enbart om man saknar bil, är färgad eller fattig. Vem vill «beblanda» sig med sådana människor, och att ens grannar undrar vad som hänt? Den här känslan fick jag tydligt när jag åkte runt under två veckor.

Öststatskänsla

Man blir ofta mycket serviceinriktat och vänligt bemött i USA, och kunden är oftast «kung». Som kund i biljettbutiken och gäst i restauranten gäller detta även hos Amtrak. Men: detta gäller inte som resenär på Amtrak, och beror sannolikt på tre faktorer: rädslan för terrorister, olämpliga rutiner och på vilken kategori människor som normalt åker tåg.

Man uppmanas att infinna sig till sitt tåg minst 30 minuter före avgång, vilket orsakar lång onödig väntan. De upprepade biljettviseringarna är sällan samordnade, utan sker litet på måfå. Att aldrig riktigt vara säker på att få sitta på sin plats p.g.a. att platsbiljetter saknas ger också en känsla av godtycke, som påminner om mina erfarenheter från DDR på 80-talet. De som åker tåg befinner sig dessutom ganska långt ned på samhällsstegen, vilket gör att konduktörerna ofta kan styra och ställa utan att bli motsagda. Mycket av det man ser är långt ifrån den vanliga amerikanska servicekänslan. Någon rätt till ersättning vid förseningar existerar över huvud taget inte.

Social skiktning

Som jag tidigare nämnt blir det snabbt mycket tydligt att kollektivresande har en tydlig klassdimension i USA, vilket jag i och för sig redan visste. Färgade människor, äldre män-

niskor, barnfamiljer och andra mindre bemedlade tar tåget. Tar man tåget visar man att man saknar bil, vilket är ett sorts socialt stigma på ett helt annat sätt än i Europa.

På östkusten gäller inte detta på samma sätt, och de snabbtågsliknande Acelatågen resp. regionaltågen ger ett mycket mer europeiskt intryck hos sina första- resp. andraklasspassagerare.

Visioner

Under min resa tittade jag medvetet efter broschyrer e.d. som kunde handla om hur man vill utveckla järnvägen i framtiden. Det fanns knappt några, någonstans. Projekt som i Europa med nya snabbspår, bättre framkomlighet, nya linjer etc., inget sådant finns att hitta för resenärerna. Tåget anses vara en permanent krisbransch av de styrande, och de anställda på Amtrak verkar inte heller tro på att det går att köra på annat sätt.

I staten New York med det tätaste linjenätet fanns dock några små ljuspunkter: man hade en /re/investeringsplan (!) för att byta ut materiel i den viktiga nordöstra korridoren. Dessutom fanns på några stationer faktiskt broschyrer från en resenärsorganisation som bryr sig och tror på järnvägens utveckling och möjligheter. Den heter ESPA, «The Empire State Passengers Association», och har nätadressen www.esparail.org .

Sammanfattning

Sammanfattningsvis skulle jag vilja skicka många av Amtraks anställda, ledning samt ett antal senatorer och kongressledamöter till vilket västeuropeiskt land som helst för att på djupet studera hur passagerartrafik kan bedrivas. Jag har möjligen låtit alltför negativ i mina intryck av tågresande i USA. De långväga tågen är populära sommartid, har fina utsiktsvagnar, och restaurangvagnar med variation i utbudet. Godstrafiken är klart imponerande, men nu var det ju inte godståg jag åkte. Den dagliga passagerartrafiken kan inte behöva vara så illa som den nu är. Mycket kan förbättras enbart med vettigare rutiner, och framför allt måste man ha en helt annan vision av passagerartransporter i världens största och mest bränsleslukande ekonomi. Om inte det rika USA mäktar ställa om åtminstone till dagens europeiska trafiknivå på befintliga spår är världen miljömässigt riktigt illa ut.

Steinkjer-Oslo på tre timer

Om cirka 10 år vil du kunne ta toget fra Steinkjer til Oslo på 3 timer og 10 minutter. Strekningen Steinkjer–Trondheim gjøres unna på 40 minutter. Vi kan stå foran en transportrevolusjon.

Håkon Arntsen

– Kjempemulighet som gir enorme ringvirkninger

Det er konkrete planer det nå jobbes hardt med å få til. Strekningen Steinkjer–Trondheim er faktisk en nøkkelfaktor i spørsmålet om høyfartsbanen lar seg realisere, fastslår planleggerne i selskapet Norsk Bane AS.

– Det er slett ingen science fiction. I Europa har man satset på høyfartstog siden 1981, og nå tredobler de innsatsen fram til 2020, sier Thor Westergaard Bjørlo i Norsk Bane AS.

Det er firmaet Norsk Bane AS og Deutsche Bahn AG, et av de mest kompetente selskaper i verden på bygging og drift av høyfartsbaner, som har signert samarbeidsavtale om å utrede høyfartsbane for Norge i løpet av 2008.

– Jeg er meget tilfreds med at Deutsche Bahn AG viser slik interesse for arbeidet til Norsk Bane AS, og for en tidsmessig infrastruktur i Norge, sier daglig leder Jørg Westermann i Norsk Bane AS.

Han er særlig fornøyd med at tidligere direktør i Deutsche Bahn AG, Eberhart Jänsch, har lyst til å jobbe med prosjektet i Norge.

Bestilling

Bakgrunnen er at flertallet i Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget, med unntak av Frp, har uttalt: « Flertallet understreker betydningen av å få utredet høyhastighetsbaner i Norge». Denne bestilling er gitt i forhold til behandlingen av Nasjonal Transportplan (NTP) i 2009. Det er dette politiske kravet Norsk Bane har grepet fatt i.

– Arbeidet startet opp i januar og utredningen skal omfatte både gods- og persontrafikk, identifisere aktuelle trekninger og driftsopplegg, karlegge kostnader, inntekter, miljøeffekter og samfunnsvirkninger, sier Bjørlo.

Denne uka la Bjørlo og daglig leder Jørg Westermann fram planene for fylkesrådet i Nord-Trøndelag.

– Vi trenger ca. fem år på planlegging og ca. 5–10 år på bygging, sier Bjørlo.

For å få fram en kvalitetsmessig god nok utredning som kan gi grunnlag for regjeringens og Stortingets behandling av Nasjonal Transportplan, trengs ca. 15 millioner kroner som stat, fylkeskommuner og kommuner blir bedt må bidra med. Fylkeskommunene blir bedt om å bidra med ca. 1 million kroner hver.

Steinkjer

– Markedsmessig sett er ikke en høyfartsbane Oslo-Trondheim bra nok. Strekkes derimot banen til Steinkjer og det legges til rette for bane til Vestlandet, vil det økonomisk grunnlaget være langt bedre, sier Bjørlo.

Når banen går fra Steinkjer, vil konkurransen med flyplassen på Værnes bli en helt annen. Dessuten vil trafikken mellom Steinkjer og Trondheim kunne få et voldsomt løft. I dag bruker toget over to timer på strekningen, med høyfartsbane blir tiden redusert til 40 minutter, og fra Levanger til Trondheim vil det ta kun 25 minutter.

Én million personer reiser i dag med Trønderbanen. Med høyfartstog vil man kunne få tre millioner reisende på strekningen. Høyfartstogene vil ha avgang/ankomst hver time.

Høyhastighetsbanen, som skal gå gjennom Gudbrandsdalen, vil ha maks stigning på 1,25%. Gjennomsnittlig fartstid for godstrafikk vil være 5,5 timer Steinkjer-–Oslo. Spesialtog vil bygges, som tar like mye last som 80 vogntog.

– Satsing på høyfartstog vil derfor være det viktigste infrastrukturtiltak i Norge i overskuelig framtid, sier Bjørlo.

For Nord-Trøndelag vil en høyhastighetsbane bety svært mye for bo- og arbeidsmarkedet i regionen.

– Men det er også svært mye godstrafikk i området, og høyhastighetsbane vil kunne få stor betydning for utvikling av næringslivet, sier Bjørlo.

Artikkelen stor første gang på trykk i Trønderavisa 1.3.08, og er gjengitt med tillatelse fra journalisten.

Sparer liv, helse og klima og styrker konkurranseevnen!

- men, virksomheten er likevel ikke ønsket noe sted

Firmaet H. Strøm AS i Drammen gikk inn og fylte tomrommet som oppstod etter at Cargo-Net la ned den tradisjonelle vognlast-transporten i Norge i 2003. Godstog-virksomheten til H. Strøm går under navnet RTD, Rail Terminal Drammen, og holder til i Nybyen og Sundland like vest for Drammen stasjon. Bygninger og grunn leier RTD av ROM-eiendom som er NSBs eiendomsselskap. Her uke tar RTD mot ti godstog fra Hallsberg i Sverige. Hvert tog består av 25 vogner. Ei moderne vognlastvogn tar 63,5 tonn gods. Dette er gods tilsvarende tre trailere eller sju konteinere. I 2007 ekspederte RTD totalt ca. 500 000 tonn, tilsvarende 25 000 lange trailertransporter på vei. I følge Vestlandsforsknings klimakalkulator sparte det 60 000 tonn CO2-utslipp og miljøkostnader for 76 millioner kroner!

Godset RTD tar seg av ville ellers gått på veiene. Tunge kjøretøyer er innblandet i omtrent 1/3 av dødsulykkene. Derfor sparer RTD også liv og helse. Tunge kjøretøyer sliter dessuten flere tusen ganger mer på veien enn en personbil. Gods fra vei til bane og sjø betyr derfor bedre veistandard og sparte vedlikeholdskostnader.

Nå er det pris og ikke miljø og sikkerhet RTD konkurrerer på. Når et tog erstatter 30 trailere sier det seg selv at transportene med tog over lange avstander kan konkurrere.

RTD distribuerer varene videre fra sitt anlegg i Drammen i hovedsak med lastebil. Fra Drammen og fra Oslo kan man på to timer nå ut til 60 % av landets befolkning. Enhver annen lokalisering av godsterminaler for denne delen av landet vil gi høyere distribusjonskostnader og dermed svekke Norges konkurranseevne.

Med andre ord RTD, og alle andre som driver med gods på bane, sparer liv, helse og klima og holder kostnadsnivået nede og veistandarden oppe.

Ikke ønsket

Alle fordelene for nasjonen til tross, virksomheten til RTD er ikke riktig ønsket i Drammen. Naboene klager over trafikken med lastebilene som distribuerer varene videre fra lageret i Nybyen. Kapasiteten i Nybyen er alledere sprengt, så dette er ikke noe blivende sted på sikt. For å møte etterspørselen på kort sikt kunne RTD disponert et anlegg på Tangen ved utløpet av Drammenselva. Det sier politikerne nei til for i dette gamle industriområdet er det i den seinere tid oppført boliger langs skinnegangen. På Sundland, litt vest for Nybyen, leier RTD areal og sporområde. Området er mer enn stort nok for hele RTDs virksomhet i dag og i overskuelig framtid. Det vil være mulig å etablere bedre veiforbindelse mellom Sundland og Rv 134 og E 18 via den prosjekterte Konnerudnedføringen. Området er imidlertid regulert til boliger og ny fotballstadion for Strømsgodset. Foreløpig har det ikke lykkes ROM-eiendom som grunneier og Strømsgodset IF å bli enige om utbyggingen. Holmen i utløpet av Drammenselva er også med i diskusjonen, men det blir innvendt at den er fylt opp og ikke har ledig kapasitet. Lierstranda drøftes også. Bl.a. har Jernbaneverket fremhevet dette som et godt alternativ, men Lier kommune er lite lysten og hevder at Drammen vil skyve over til dem det de ikke vil ha selv.

I skrivende stund deltar Drammen og Lier kommuner i samtaler med Samferdselsdepartementet om lokalisering av godsvirksomheten i Drammensfjorden.

Gods på bane sparer liv på veg

Norske veier fylles opp av stadig flere lastebiler og trailere. Professor og transportforsker Karl Georg Høyer ved Høyskolen i Oslo mener at lasten bør flyttes over på jernbanen for å spare liv.

Sjansen for å dø på strekningen Oslo-Kristiansand er fire ganger større på bilveien enn om du tar toget, ifølge Vestlandsforskning.
Tall fra Statistisk sentralbyrå viser at det blir stadig flere lastebiler på veiene. I 2006 skyldtes hvert femte trafikkdødsfall kollisjon med en lastebil. Hittil i år ligger antall trafikkdrepte over gjennomsnittet for de siste ti åra. Høyer mener debatten om trafikkdød sporer av når den først og fremst handler om sikkerhetstiltak på veiene.

– Vi bygger oss ikke ut av ulykkene ved å investere mer i vei. Det er umulig å oppfylle regjeringens nullvisjon for trafikkulykker ved å bygge breidere og bedre veier uten å overføre trafikk til andre transportmidler uttalte han i et intervju med Vårt Land i sommer. Høyer mener det viktigste langsiktige tiltaket er å bygge ut jernbanen og overføre både passasjer- og godstransport fra vei til bane. Dette må komme i tillegg til bedre veisikkerhet, mener Karl Georg Høyer.

5 på Stockholmstoget

Ellen

Trond

Torgny

Beate

Kasper

Ellen

Hun reiser Oslo – Arvika. Til Oslo S kom hun med T-banen og fra Arvika stasjon videre med bil. Hun har et torp i nærheten av Arvika, og er egentlig på ferie der nå men måtte en snartur til Oslo. Vanligvis kjører hun bil når hun skal til torpet.

Hun synes det er viktig at toget er raskt og går ofte. Hun foretrekker tog framfor buss om hun har valget.

Trond

Han og kona reiser Drammen – Stockholm med tog. Til stasjonen i Drammen gikk ferden med buss og i Stockholm finer de ei drosje til hotellet. De har valgt toget fordi de synes det er behagelig. – Her er det bedre plass enn på buss og fly, sier han. De synes begge Oslo-Stockholm er en passe togavstand. Til hverdags tar han bussen til jobb og går tilbake slik at han får en daglig dose trim. Han har klippekort, bil og sykkel.

De synes begge Norge burde ta seg råd til å bygge høyfartsbaner mellom storbyene, bl.a. for å kutte co2-utslipp. – Vi hadde råd til å bygge Bergensbanen da vi var et fattig land, så hvorfor ikke nå, spør Trond. - Oslo-Trondheim/Stavanger/Bergen burde kunne gå unna på ca 3 timer, sier de begge.

Torgny

Han har vært i Oslo i to dager på jobb og er nå på vei hjem til Enköping. På stasjonen hjemme i Enköping står sykkelen og venter på ham. Han kom til Oslo med nattoget og i Oslo har han reist med buss. Hjemme i Enköping har Torgny også bil og månedskort. – Jeg reiser en del med tog mellom Oslo og Stockholm. Netto tar toget to timer mer enn flyet, men dette er kvalitetstid, uttaler Torgny. Med fly blir det mer bytte og køing. På toget kan jeg disponere tida som det passer meg, sier han. Tur-retur koster toget 1200 SEK. Flyet konkurrerer ikke med den prisen når du tar med reisa til/fra Arlanda og Gardermoen.

Torgny tror 95 % av reisene Oslo-Stockholm går med fly. Stockholm-Göteborg/Malmö går mest med tog antar Torgny. Han tror derfor det fins et stort potensial for mer tog mellom Stockholm og Oslo.

Beate

Hun reiser Oslo-Arvika. Til sentralstasjonen kom hun med buss og i Arvika blir hun henta med bil. Hun har ei søster i Arvika, og dette er første gangen hun tar turen. Hun tror kanskje det blir oftere framover. Hun har sykkel og månedskort, men ikke bil. Til daglig reiser hun mest kollektivt.

Hun synes det hadde vært viktig med høyfartstog Oslo-Trondheim, men vet ikke om planene er skrinlagt. Hun synes høyfartstog hadde vært effektivt.

Kasper

Han og kameraten hans reiser med tog hele veien. De kom med tog til Oslo S og skal videre med tog fra Kil til Åmål i Värmland. Han tar toget hver dag til skolen. Han har månedskort og årskort, men ikke sykkel og ikke bil. Hadde ikke Stockholmstoget vært der hadde han ikke gjort denne reisa. Han synes det bør legges til rette for flere ruter og flere destinasjoner framover.

Fra vei til bane i Danmark

Den danske regjeringen vil flytte hver femte bilist over fra vei til jernbane. Virkemiddelet er å bringe reisetida ned i en time mellom de store byene som København, Odense, Århus og Aalborg.

I følge utkastet til Trafikkinvesteringsplan skal det investeres milliarder for å nå målet. Toppfarten det legges opp til er 200 km/t. Forventningen er da at 35.000 bilister daglig skal la bilen stå i garasjen.

Flaskehalsene på infrastrukturen ved København, på vest-Fyn og i øst-Jylland er utpekt som de viktigste innsatsområdene.

Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen, mener, at målet om å flytte hver femte bilist over er realistisk.15 % av danskene reiser i dag kollektivt. Det skal ifølge regjeringens plan økes til 22 %.

Transportminister Carina Christensen (K) har ennå ikke selv kommentert trafikkinvesteringsplanen. Planen drøftes fortsatt i regjeringens investeringsutvalg, og forventes først offentliggjort når Folketinget åpner 7. oktober.

Kilde: Ingeniøren, Jyllandsposten

Bane og byutvikling i Bergen

Forum for Nordisk Jernbanesamarbeide arrangerte 10. juni seminaret «Bane og Byutvikling I Bergen». Stedet var et hotell ved Flesland flyplass, litt underlig ved første øyekast kanskje men Flesland er et sted med stort utviklingspotensiale også i banesammenheng.

Jimmy Schmincke, samfunnsgeograf

I løpet av noen hektiske formiddagstimer ble For Jernbanes utsendte presentert et vidt spekter av innlegg fra varierte aktører innen transport av passasjerer og gods i Bergensregionen samt en aktør i eiendomsmarkedet.

For transport i Bergensregionen er det i dag et stort prosjekt under anlegg, nemlig bybanen som ble viet adskillig tid av mange talere. Trafikkutøveren NSB BA gjorde seg bemerket med en mulighetsstudie av lokaltrafikken i Bergensdalen der de tok til orde for en «Flybane» til Flesland gjennom Fyllingsdalen, som alternativ til bybanen. Et forslag til bane i retning Åsane ble også vist frem, dessverre hadde ingen av delene realistiske tall for byggekostnad skal vi tro Jernbaneverkets utsendte, Lars Stendal, som gikk NSBs Tom Ingulstad i rette under spørsmålsrunden. Byrådspolitikere i salen stod fast på at Bergen nå har valgt sin plattform innen skinnegående kollektivtransport og åpnet lite for NSB, som tidligere også har gjort slike fremstøt overfor bl.a. Hordaland Fylke.

Jernbane til Flesland kan imidlertid bli realitet uten at NSB trenger å stå bak. Hordaland Fylkeskommune har sett seg ut Flesland som en mulig lokalisering for ny felles godsterminal for sjø, land og lufttransport. Byrådet uttalte seg først negativt til dette under forrige valgkamps hete og ønsket denne anlagt i Samnanger, men mye tyder nå på at nærheten til jernbane gjør Flesland til en favoritt for Fylkestinget som skal bestemme seg i løpet av høsten. Traséforslag fra Bergen sentrum eller Midttun ved gamlelinjen til Flesland finnes det ingen konkrete forslag til, en titt på kartet avslører at man nok må basere seg på lange tunneller for ikke å måtte ofre mye bebyggelse.

Jernbaneverket presenterte en statusrapport og utfordringer for Vossebanens trafikk og infrastruktur. Det fremlagte sto dessverre i sterk kontrast mot alle uttalte mål om satsing på jernbane. Strekningen har f.eks. permanente saktekjøringer pga. rasfare og 1800-talls kurvatur som det ikke finnes midler til å gjøre noe med. Den mest kritiske strekningen, Arna-Bergen, trenger dobbeltspor men er ikke prioritert utover at det skal forlenges krysningsspor og «utkjør» i respektive ender innen få år. Blant målene finner vi at reisetiden skal ned i 55 minutter Voss-Bergen innen 2019, hvilket blir mange år med klatting for å knipe inn ca. 15 minutter. Etter skribentens mening burde det bygges helt nye strekninger rundt problemområder som Trengereid der man i dag kjører like fort som i 1884. Den slags bevilgninger til strekninger utenom Osloområdet kan vi tilsynelatende bare drømme om, faktisk er realiteten slik at vedlikeholdsmidler fra Vossebanen overføres østover når det kniper der. Midt oppi det hele får vi være glade for at det eksisterer forbedringsplaner, så får vi håpe at politikerne etter hvert velger å investere mer i jernbanen også utenom Oslo-navet.

Bybaneanlegget i Bergen

Mer positivt er det at arbeidet med bybanen i Bergen nå pågår for fullt. De første metrene med skinner ble støpt på plass ved Høy-teknologisenteret i fellesferien og etter hvert arbeides det langs hele strekningen. Det kommunale Bybanekontorets plansjef, Håkon Rasmussen ga en innføring i prosjektet med fokus på utvikling av områder rundt holdeplassene. Dette kalles «Transit Oriented Development» og innebærer at det legges til rette for at steder utvikler seg med den nye statusen holdeplassene gir. Et eksempel på dette er Paradis som gjennom kommuneplanens arealdel skal få status som lokalsenter med mulighet for fortetting og økt areal-utnyttelse. Dermed kan det komme til nye boliger og forretninger rundt stoppestedet som naturlig generer økt reiseaktivitet så vel som mindre privatbilisme. Velforeningen i området er derimot kritisk til slik aktivitet i det som i dag er et typisk villastrøk der beboerne har relativt høy gjennomsnittsalder. Slike følelser vil ubønnhørlig komme til overflaten fremover, ingen forandring av folks boområder kan foregå fullstendig smertefritt for alle, tross samfunnsmessige goder.

Til sist et eksempel på at også private eiendomsutviklere ser positivt på bybanen som byutviklingsverktøy. Rieber Eiendom ved Bjart Nygaard presenterte en rekke prosjekter med nærhet til banen hvorav Marineholmen er et eksempel på spennende nytenkning innen miljøtilpasset ny bygningsmasse. Det skal bygges forsknings- og kontorlokaler med begrenset parkeringsmulighet, miljøstasjoner, barnehage og tilrettelegging for sykkel i umiddelbar nærhet til bybanestoppet Marineholmen. Nygaard fremhevet at det ikke er realistisk å tvinge alle ansatte over på bane og kollektivtransport, men med bedre tilrettelegging av arbeidsplassen skal det være mulig å lokke flere over, og redusere bilbruken. Også i Solheimsviken, et par hundre meter unna, har Rieber store planer i tilknytning til det eksisterende messesenteret Arenum. Her ser man for seg et konferansesenter med hotell om noen år - også det med banetilknytning og dermed god tilgjengelig for tilreisende. Det er altså mulig å ha blikk for gode investeringer med høyverdig kollektivtransport som ryggrad for å trekke publikum.

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

Irene Johansen (Ap) Stortingets transportkomite og Lars Erik Nybø, ansvarlig for høyfartsbaner i Jernbaneverket diskuterer i pausen

Overraskende bra kundegrunnlag

Norsk Bane hadde invitert fagfolk til seminar på bakgrunn av utredningen Deutsche Bahn (DB), den tyske statlige jernbanen lager for Norsk Bane. Halvveis i arbeidet finner DB at kundegrunnlaget i vårt land trolig er større enn selv Norsk Bane har trodd.

Tormod E. Eitrheim, tekst og bilder

Det tyske jernbaneselskapet mener Norge har et godt grunnlag for lønnsomme høyhastighetsbaner med to tog i timen. Mellom Lisboa og Madrid skal det om få år gå tog for 360 km/t. Flytrafikken der er bare 45 % av passasjertallet mellom Trondheim og Oslo.

– Det ser ut til å være grunnlag for tog hver halvtime mellom Oslo og Trondheim, Stavanger eller Bergen, heter det i den tyske utredningen.

– Norge, med distanser på 4-500 km mellom de største byene, er godt egnet for høyhastighetsbaner. Vi har et uventet stort trafikkpotensial, også om vi sammenligner oss internasjonalt. Derfor må det bygges nye dobbeltspor for 300 km/t. Det vil kunne gi reisetid på 2 t 20 min med tre stopp på linja Trondheim - Oslo, og 2 t 50 minutt med 10 stopp. Det er bare høyhastighetsbaner i internasjonal standard som kan gi vesentlig overføring fra fly, bil og trailertrafikk. Det vil føre til vesentlig mindre påkjenning for miljø og natur, gir færre ulykker og et mer balansert bosetningsmønster.

Dersom det ikke blir bygget høyhastighetsbane vil vi trolig ha de mest trafikkerte flyrutene i Europa om ti år. Internasjonal erfaring viser at inntektene fra høyfartstog dekker driftskostnadene og store deler av anleggskostnadene.

Norsk Bane legger opp til reisetider på 2,5 timer Trondheim - Oslo med få stopp. Andre tog vil kunne ha 12 stopp. I Japan har Shinkansen, i gjennomsnitt, stopp for hver 35. km for togene som stopper på «alle stasjoner». Der bruker dagens tog to timer med tre stopp og fire timer med 15 stopp på en distanse som er lenger enn Trondheim-Oslo. Nye høyhastighetsbaner i Europa planlegges slik at de knyttes opp til flyplasser. Flyselskap blir mer og mer partner der togene tar innenriks trafikk og flyene de lange reisene. Røros, Værnes og Gardermoen hører inn i en slik linjetenkning.

Det ble pekt på at Norge har et krevende landskap men gode geologiske forhold i form av mye fast fjell.

Høyhastighetsbane bør også benyttes til godstrafikk. Det vil gi rask frakt, øket kapasitet og lavere kostnader. Slik vil jernbanen kunne bli et nasjonalt transportsystem, heter det i den halvferdige rapporten frå Deutsche Bahn.

– Høyhastighetsbane er mulig dersom det er politisk vilje

Uttaler forsker Oskar Fröidh, som laget utredningen for den svenske senterpartisamferdselsministeren, i høyreregjering.

– For 15 år siden mente en at tog for over 300 km/t var urealistisk i Sverige. I dag innser en at høyhastighetsbaner er verktøyet for å redusere miljøproblem, stimulere utvikling og frigjøre kapasitet til gods og passasjerer på dagens linjer som er fylt opp, sier Fröidh som er forsker ved Kungliga Tekniska Høgskolan (KTH) i Sverige.

– Hvorfor skal vi reise så fort? - Fordi kort reisetid gjør utkant sentral og skaper grunnlag for økonomisk vekst, svarte Oskar Fröidh på sitt innledningsspørsmål.

– Høyfartstog er det mest energieffektive transportmiddelet. Tross høy fart er energibruken ca den samme som for klassiske tog. Dette på grunn av lettere og mer aerodynamiske tog, mer moderne teknikk og det høye passasjertallet. Det viser seg også at høyhastighetstog er lønnsomt både kommersielt og samfunnsøkonomisk, sa Oskar Fröidh. Han skrev utredningen for det svenske Baneverket. I Banverket sin anbefalning til den svenske samferdselsministeren vises det til KTH sin konklusjon:

Thore Bjørlo (Norsk Bane) og Didrik Seip (med eget utkast i høyfartsnett)

– Det er gode vilkår for Sverige å effektivisere jernbanen med høyhastighetsbaner, som vil være strategisk viktig for hele landet og på den måten bidra til å nå klimamål og øke konkurranseevnen i Sverige, heter det i pressemeldingen.

Dobbeltspor ved Bergen - sliter med mangel på fagfolk

Jernbaneverket(JBV) legger opp til at de pengene prosjektet disponerer i år uavkortet kan overføres til 2009. Målet i Nasjonal Transportplan er fullt dobbeltspor Bergen - Arna innen 2015.

Kjell Erik Onsrud

Fagfolk

Den knappe faktoren i prosjektet er fagfolk til planlegging og siden godkjenning av nytt signalanlegg. Bergen - Fløen hadde fagfolk nok, men flere av disse er blitt overført til dobbeltsporet Sandnes-Stavanger fordi denne utbyggingen har kommet lenger. I tillegg lokker konsulentfirmaene og andre aktører signalfolk fra JBV med høyere lønn. Likevel er det i sum ikke nok signalfolk. Dessuten er signal en lang og krevende utdanning.

To spor og god flyt

JBV har ansatt ny prosjektleder og er i ferd med å bemanne opp for å kunne bygge ut et funksjonelt dobbeltspor på strekningen Bergen stasjon – Fløen, ved inngangen til Ulriktunnelen, med fullt signal- og sikringsanlegg. Strekningen har dobbeltspor, men kjøres som enkeltspor fordi signal- og sikringsanlegget bare omfatter det ene sporet. Når går det med ½ time for å sette opp godstogene til Oslo i de sporene på Bergen stasjon som har sikringsanlegg til det. Etter utbyggingen vil godstogene kunne kjøres rett gjennom stasjonen fra godsterminalen

Leveringstid et år

For tida er JBV i gang med å seksjonere kjørestrømanlegget på Bergen st, slik at strømmen kan slås av bare der det jobbes og ikke på hele stasjonen. De jobber også med å øke avstanden mellom spor 8 og 9 fordi sikkerhetsavstanden mellom kjøreledningen og lastegata for gods er for liten. JBV håper å komme så langt i 2009 at de kan bestille nytt sikringsanlegg. Leveringstida er ca et år. Går alt etter planen kan leverandørene begynne å montere og bygge det nye anlegget i stor skala i 2010. Til dette trengs det ca 100 millioner kroner.

Trinn to og tre og … fire!

Neste trinn er å forlenge et kryssingsspor i Arna. Det er nødvendig for å takle godstrafikken. Siste trinn er nytt tunnelløp gjennom Ulriken. Vi håper Stortingsflertallet sørger for bevilgninger slik at den organisasjonen som nå bygges opp for Bergen-Fløen kan videreføres til de to siste delprosjektene uten opphold. Siden må de få gå rett over på resten av Bergensbanen til Voss. Sammen med «Nittedalsbanen» har vi da en bra regionbane med reisetid Bergen – Oslo under fem timer.

B Économique NORGE P.P.
DISTRIBUERT AV POSTEN NORGE

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

Barn og unge for lyntog

Representantene for Landsrådet for Norges barne- og ungdomsorganisasjoner (LNU) trosset klimaet (surt regn) da de torsdag den 4. september kl. 10.50 blåste avgang for Norges raskeste demonstrasjonstog. Forkledd som lyntog løp de unge fra Nationaltheateret stasjon til Løvebakken for å overbringe underskrifter fra alle landets barne- og ungdomsorganisasjoner til Samferdselsminister Liv Signe Navarsete. Oppfordringen til Navarsete er at hun må bli «klimakonduktør» for Norge, få lyntog inn i den nye transportplanen(NTP 2010-2019) og jobbe for at det blir lagt til rette for lyntog mellom storbyene, mer kollektivtrafikk og mindre bil- og flytrafikk. Leder i LNU, Bjarne Dæhli la vekt på at vi i de rike landene må endre adferd og velge mer klimavennlige løsninger. – Verdens 15 % rikeste bruker 50 % av ressursene mens det er de fattigste som rammes hardest av klimaendringene, uttalte Dæhli til Statssekretær Erik Lahnstein som var sendt ut for å motta underskriftene på vegne av ministeren. Lahnstein takket for engasjementet, men ville ikke love noe. Han sa at lyntog på ingen måte vil være nok for å oppnå de nødvendige klimakuttene. - Vi kan ikke bare bygge oss ut av problemene. Det må også en adferdsendring til. Fortsetter forbruksveksten som nå vil utslippene øke med 40 % i løpet av 11 år, og det går bare ikke, sa Lahnstein. For Jernbane var også til stede og ga aksjonen sin støtte.

Klimatoget, statssekretær Erik Lahnstein og LNU leder Bjarne Dæhli

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