For Jernbane

Tidsskrift utgitt av For Jernbane 27. årgang Nr. 4 - 2008

Ja til høgfart!

For jernbane

Ansvarlig redaktør: Kjell Erik Onsrud
Layout/trykk: Aktuell, Oslo
Opplag: 1400
Adresse: FJ, Pb 3455, Bjølsen, 0406 Oslo
Web: www.jernbane.no
Epost: post@jernbane.no

Frist for stoff til neste nummer:
27. februar 2009

Forsidefoto: Shinkansen 500, foto TEE

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
4 -2008

INNHOLD

4 Energi- og klimakonsekvenser av moderne transportsystemer
6 Sikkerhet gjenopprettet
7 Norden må vise vei
9 Krunglete til kontinentet
10 Politikerne må få velge
11 Nattog truet
12 Statsbudsjettet
13 Seminar i København
16 Flekkefjordbanen
17 Ny kvardag
20 Yes, we can!

Bli medlem av For Jernbane!

Støtt vårt arbeid for bedre rammevilkår for jernbane slik at mer av transportene i Norge og mellom Norge, Norden og Europa kan gå med jernbane.

Vårt hovedmål er et bedre miljø og styrket verdiskaping gjennom en raskere og modernisering og utbygging av jernbanenettet.

Vi er for høyfartsbaner som et bedre alternativ til flere motorveier og større flyplasser.

Som medlem får du fire utgaver av vårt tidsskrift i året og kan få kjøpt Rutebok for Norge til medlemspris.

Innmelding se skjema: www.jernbane.no eller skriv til post@jernabane.no eller For Jernbane,
Pb. 3455 Bjølsen, 0406 OSLO

Hovedmedlemskap 2009 kr. 190,-.

Leder

Ja til høgfart og bybane

Innbyggerne i California har nylig sagt ja til det som vil bli USAs første bane for ekte høgfart. Samtidig har innbyggerne i Los Angeles med 2/3 flertall sagt ja til å utvide Metroen. I Sveits har folket i de åtte avstemningene som har vært avholdt om transportspørsmål de siste 20 åra konsekvent prioritert jernbane og kollektivtrafikk, selv om sentrale politikere var for mer vei. Her hjemme svarte et flertall i en undersøkelse som Norstat gjorde for Flytoget at de ville ha satsing på høgfartsbane de kommende ti åra, men bare de færreste trodde det ville bli noe av. Det betyr at nordmenn ønsker et skifte i samferdselspolitikken, men at de ikke har tillit til at våre politikere evner eller vil.

Situasjonen i verden og Norge i dag er at at oljeutvinningen er på vei ned. Trolig er toppen nådd. Derfor er oljeselskapene på desperat jakt etter de siste mulige reservene som i Lofoten.
I dette perspektivet er Norges nåværende kurs med sterk satsing på motorveier og større flyplasser mildt sagt nokså bortkastet.

Motorveier kan ikke erstatte flyplasser og flyplasser kan ikke erstatte motorveier, men en moderne tosporet flerbruksbane med linjeføring for høy gjennomsnittsfart kan overta betydelige mengder trafikk fra begge disse storforurenserne og samtidig gi nasjonen et bedre transporttilbud.

Jeg synes derfor hovedprioriteringene i samferdsels- energi og miljøpolitikken burde avgjøres av folket i avstemninger. Jeg kan ikke se at dette spørsmålet er noe mindre viktig enn spørsmålet om EU-medlemskap.

At verden for øvrig satser på banetransport, både høgfartsbaner, bybaner og mer langsomme baner er det ingen tvil om. Verden rundt bygges det i stort omfang nye bybaner og tidligere nedlagte gjenåpnes. Japan, Frankrike, Spania, Italia, Tyskland, Taiwan, Kina, Korea har alle høgfartsbaner og planer for mer. Russland bygger sine første linjer nå. Det er mange land med ambisjoner, for eksempel Polen, Marokko, Sverige, Vietnam, Iran og Sør-Afrika.

Energi- og klimakonsekvenser av moderne transportsystemer

Holger Schlaupitz,
samferdselsrådgiver i Naturvernforbundet

Energi- og klimakonsekvensene fra ulike transportsystemer er et omdiskutert tema, både nasjonalt og internasjonalt. Til tross for dette er det gjennomført forholdsvis få studier som ser på transportsystemer i et livsløpsperspektiv. Siste systematiske gjennomgang av temaet i Norge var rapporten *Persontransport – konsekvenser for energi og miljø* fra Karl G. Høyer og Eli Heiberg i 1993.

Behov for mer kunnskap

Norges Naturvernforbund valgte å gjennomføre en ny studie, som har resultert i rapporten *Energi- og klimakonsekvenser av moderne transportsystemer.* Arbeidet er gjort for å få mer kunnskap om temaet, spesielt inn i debatten om bygging av høyhastighetsbaner. Skal det være mulig å si noe om effektene av dette, trengs det god oversikt over energi- og klimakonsekvensene fra ulike aktuelle transport-systemer. Rapporten drøfter dette inngående – med fokus på personreiser over mellomlange og lange avstander. Godstransporter over lengre avstander drøftes på et lavere detaljeringsnivå. Transportmidlene som er inkludert i studien, er høyhastighetstog, bil, ekspressbuss og fly innen persontransport samt godstog, vogntog og postfly innen godstransport.

Studien tar for seg fire hovedprosesser:

1. Energiforbruk i transportmidlene, også kalt sluttenergiforbruk eller direkte energi-forbruk
2. Energiforbruk og klimagassutslipp fra produksjon og distribusjon av energien som transportmidlene bruker
3. Energiforbruk og klimagassutslipp fra produksjon og vedlikehold av transportmidlene
4. Energiforbruk og klimagassutslipp fra bygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen som transportmidlene bruker

Etter at rapporten viser de ulike transportsystemenes energi- og klimakonsekvenser på mikronivå, presenterer den energi- og klimaregnskap ved gitte trafikkoverføringer i to korridorer: Drammen–Skien med og uten forlenging Porsgrunn–Kristiansand samt Gardermoen–Trondheim. Disse beregningene tar utgangspunkt i to scenarier for trafikkoverføring som følge av ny jernbaner.

Viktige forutsetninger i studien

Rapporten oppsummerer energi- og klimaeffektene i et hundreårsperspektiv. Beregningene relateres til situasjonen som antas å gjelde for hhv. 2020 og 2030, noe som innebærer at vi har forsøkt å estimere teknologisk utvikling som vil komme, gitt at klimatrusselen tas på alvor.

Den mest krevende delen av studien har vært å estimere energi- og klimabelastningen fra bygging, drift, vedlikehold av infrastrukturen – og relatere denne til gitte trafikkmengder. Det foreligger lite systematisert kunnskap om dette, som er relevante for norske forhold, noe som gjorde det nødvendig å samle inn betydelige datamengder om f.eks. tunnel-bygging, bruer og andre forhold som det har vært lite informasjon om tidligere. Vi håper at rapporten vil bidra til større bevissthet om temaet – ikke bare i diskusjonen om hvilke transportsystemer som har de beste miljø-egenskapene, men også internt i transport-etatene og infrastrukturbransjen generelt.

Rapporten drøfter ulike kategorier infrastruktur. For jernbane drøftes enkeltspor og dobbeltspor, der vi for begge forutsetter en tunnel-andel på 37 prosent og en bruandel på 9 prosent. I enkeltspor-kategorien regner vi med at det ligger inne en betydelig andel kryssingsspor og kryssingsbelter, slik at antall kilometer spor er 30 prosent høyere enn antall kilometer bane. For veg opererer vi med tofeltsveg og to-/trefeltsveg, der vi regner med gjennomsnittlig vegbredde på hhv. 9,5 og 13,0 meter. Andelen tunnel og bru er på hhv. 5 prosent og 2 prosent for begge disse vegkategoriene. Vi opererer også med en firefeltsveg med bredde 19,0 meter og tunnelandel på 10 prosent og bruandel på 5 prosent.

Nytt i denne studien i forhold til f.eks. Høyer og Heibergs rapport fra 1993 er at vi drøfter energi- og klimakonsekvensene fra jernbane- og veginfrastrukturen under varierende trafikkmengder. Vi ser at den overveiende delen av infrastrukturens påvirkning er ikke-bruksavhengig, dvs. at energi- og klimabelastningen per transporterte enhet stiger raskt når trafikkmengden faller. For flytrafikken regner vi med at infrastrukturen i større grad kan tilpasses trafikkmengdene; følgelig opererer vi med gjennomsnittstall per passasjer her, uten å differensiere på verken flyplasstørrelse eller trafikkmengde.

Et omdiskutert tema er hvilken energimiks vi skal forutsette brukt av de ulike transportmidlene. Rapporten drøfter ulike innfallsvinkler til denne problematikken. Studier som sammenlikner transport i Norge, har ofte tatt utgangspunkt i en nasjonal energimiks. Vi har valgt et videre perspektiv. For elektrisitet har vi lagt til grunn en antatt energimiks i det europeiske kraftmarkedet i 2020 og 2030, mens vi for drivstoff opererer med en global miks som inneholder 10 prosent biodrivstoff i 2020 og 15 prosent i 2030.

Vi går nå over til å presentere resultater fra studien.

Framdrift av transportmidler

Energi- og klimabelastningen fra framdrift av transportmidler består av belastningen som oppstår ved bruk av transportmidlet og ved produksjon og distribusjon av energien, samt andre effekter som påvirker klimaet, i praksis utslipp fra fly i høyere luftlag. For persontransportene opererer rapporten med tall uttrykt i både setekilometer og personkilometer; i denne omtalen holder vi oss til sistnevnte.

Vi opererer med to kategorier høyhastighetstog: tog for mellomdistansetrafikk (toppfart 220 km/t) og tog for langdistansetrafikk (hastighet ca. 250 km/t). Vi oppgir tall for personbil med forbrenningsmotor og med elektrisk framdrift, mens vi for ekspressbuss regner med en gjennomsnittsbuss for både mellomlange og lange strekninger. For fly opererer vi med to distansekategorier, én for flyturer på ca. 280 km og én for flyturer på ca. 350 km, begge relevante på strekninger der høyhastighetstog i Sør-Norge og til/fra Sverige kan bli aktuelle. For godstransportene ser vi på godstog, vogntog og postfly.

Vi finner at høyhastighetstog i langdistansetrafikk kommer best ut, og forspranget på fly er stort, til tross for at vi har tatt høyde for betydelig energieffektivisering i luftfarten. Kortere flyturer – som lettere kan overføres til alternative transportformer – har et større energiforbruk per kilometer enn lengre flyturer. Også i forhold til personbil med forbrenningsmotor har høyhastighetstog i mellomdistanse- og langdistansetrafikk et betydelig energi- og klimafortrinn. Bruk av biler med elektrisk framdrift – som er mest aktuelt over kortere distanser – reduserer togets fortrinn tydelig. Ekspressbuss

har noe lavere energiforbruk enn høyhastighetstog i mellomdistansetrafikk, men utslippet av klimagasser er høyere. Ekspressbuss kommer klart bedre ut enn privatbil. Transporten til og fra flyplasser har i gjennomsnitt en energi- og klimabelastning som ligger et sted mellom personbil og ekspressbuss. I godstrafikken ligger togets energiforbruk vesentlig lavere enn vogntogets.

Produksjon og vedlikehold av transportmidler

Det går et markert skille mellom transportmidler for individuell transport og de andre transportmidlene. Høyhastighetstog, ekspressbuss og fly ligger i samme størrelsesorden, mens personbil har en energi- og klimabelastning fra produksjon og vedlikehold som er mange ganger høyere.

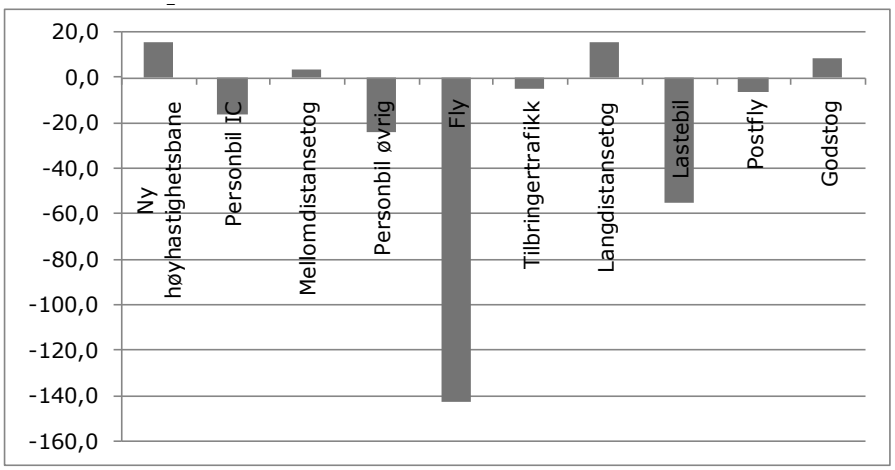
Bygging og vedlikehold av infrastruktur

Bygging av høyhastighetsbaner med dobbeltspor fører til en klimabelastning på om lag 4100 tonn CO_2-ekv. per kilometer bane. Deler vi dette på 100 år og legger til årlig belastning som følge av drift og vedlikehold, blir det den årlige klimabelastningen på ca. 49 tonn per kilometer bane. I tillegg kommer den bruksavhengige slitasjen. Enkeltspor har en energi- og klimabelastning som er om lag 25 prosent lavere enn for dobbeltspor, til tross for at dobbeltsporets kapasitet kan være flere ganger større enn for enkeltspor.

I driftsfasen er forskjellen i klimabelastning mellom enkeltspor og dobbeltspor enda mindre. Men for vegnettet er situasjonen en annen. Å etablere en firefeltsveg fører til tre ganger så høye klimagassutslipp sett i forhold til tofeltsveg, noe som bl.a. skyldes store og ressurskrevende toplanskryss, høyere andel med tunnel og bru samt at firefeltsvegene vanskeligere lar seg tilpasse terrenget uten behov for store masseforflyttinger. Sammenlikner vi bygging av én kilometer høyhastighetsdobbeltspor med bygging av én kilometer firefeltsveg, ser vi at klimabelastningen i byggefasen er noe høyere for jernbane enn for veg. Inkluderer vi driftsfasen i betraktningen, kommer derimot firefeltsvegen dårligst ut.

Av infrastrukturens klimabelastning er det konstruksjoner som bruer og tunneler som står for en forholdsvis stor andel av belastningen. For jernbane finner vi at tunnelene står for 45–50 prosent av totalbelastningen, mens bruene er ansvarlig for om lag 20 prosent. For disse konstruksjonene er det materialforbruket som står for den største klimapåvirkningen. For flyplassene er det energiforbruket til drift av flyplassen som står for den største klimabelastningen i flyplassens levetid. Her betyr bygging og materialforbruk forholdsvis lite.

Fig. 1



Årlige klimaeffekter av ny bane Gardermoen - Trondheim, gjennomsnitt over 100 år. 1000 tonn CO_2-ekvivalenter

Når vi deler energi- og klimabelastningen for infrastrukturen på trafikkarbeidet som utføres, ser vi at høyhastighetsbaner ligger på omtrent det dobbelte av veg, gitt at kapasiteten utnyttes rimelig godt. Forskjellen mellom jernbane og flyplass er noe mindre. Elektrisk jernbanedrift har store klimamessige fortrinn i forhold til dieseldrift, også i et livsløpsperspektiv. Vi har gjort beregninger som viser at klimabelastningen fra produksjon av materialer som går med til å elektrifisere en jernbane, blir beskjedne sett i forhold til gevinsten i driftsfasen, også ved forholdsvis lave trafikkmengder.

Sammenlikning av transportmidlene, alle prosesser

Når bruken av de ulike transportmidlene skal sammenliknes, må vi også ta høyde for tilbringertransport, ulike kjøredistanse osv. Justert for dette finner vi at bruk av fly gir en klimabelastning som er i størrelsesorden 5–10 ganger større enn bruk av høyhastighetstog, målt fra sentrum til sentrum. Sammenlikner vi personbil med forbrenningsmotor med høyhastighetstog over lengre distanser, ser vi at bilens klimabelastning er i størrelsesorden 3–4 ganger høyere enn togets.

Effekter av trafikkoverføring

Som nevnt redegjør rapporten for to scenarier for trafikkoverføring fra bil og fly til jernbane ved bygging av høyhastighetsbaner i to transportkorridorer. Det første scenariet opererer med trafikkoverføringer som vi antar vil komme som følge av et bedre togtilbud, kombinert med noe økte avgifter på klimagassutslipp generelt og noe mer bruk av restriktive virkemidler mot biltrafikken. I det andre scenariet forutsetter vi i tillegg en aktiv bruk av restriktive virkemidler og en svært bevisst arealpolitikk for å gjøre det lettere for folk å la bilen stå. Vi understreker at scenario 2 på ingen måte representerer noe maksimumsalternativ når det gjelder trafikkoverføring fra personbil til jernbane.

Figur 1 i viser klimaeffektene for scenario 2 for korridoren Oslo–Trondheim/Åndalsnes, uttrykt som endringer i ulike deler av transportsystemet. Negative tall angir utslippsreduksjoner som følge av overført trafikk fra veg og luft til bane, mens positive tall viser økte utslipp som følge av etablering av ny infrastruktur og mer togtrafikk.

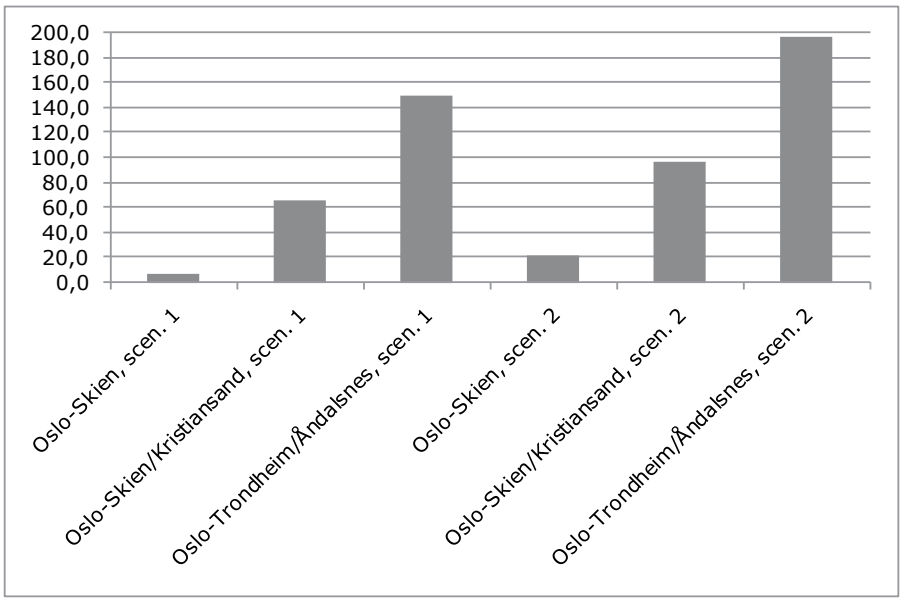
Figur 2 viser nettoreduksjonene av klimagassutslipp ved bygging av høyhastighetsbaner i de to transportkorridorene for begge scenariene. Dersom vi antar at effektene i transportkorridorene Oslo–Stavanger, Oslo–Bergen, Oslo–Stockholm og Oslo–Göteborg/København ligger i samme størrelsesorden som for korridoren Oslo–Trondheim, kan vi estimerer en totalreduksjon som følge av satsing på høyhastighetsbaner i de viktigste flykorridorene ut fra Oslo på i størrelsesorden 0,7–1,0 mill. tonn CO_2-ekv. årlig.

Konklusjoner i rapporten

Jernbanens største klimapotensial ligger i å overføre trafikk fra fly til bane. Investeringene som gjøres i banenettet – f.eks. i intercity-trianglet på Østlandet – må derfor utformes slik at de bidrar til å styrke toget i konkurransen med fly på både kort og lang sikt. Dette er et høyaktuelt poeng i den pågående debatten om Nasjonal transportplan.

Det ligger et betydelig potensial for reduksjon i klimagassutslipp gjennom overføring av gods fra veg til bane. Nye baner bør resul-

Fig. 2



Årlige reduksjoner av klimagassutslipp som følge av nye høyhastighetsbaner i to transportkorridorer, gjennomsnitt over 100 år. 1000 tonn CO_2-ekvivalenter

tere i økt kapasitet for godstrafikk, samtidig som togets konkurransekraft styrkes i forhold til tungtransport på veg.

Skal jernbaneinvesteringene få størst mulig klimaeffekt, vil det være riktig å satse på korridorvis utbygging av jernbanen der den kan konkurrere med fly. Det er bedre at toget er fullt ut konkurransedyktig på én strekning, enn at togtilbudet forbedres noe på flere strekninger, uten at toget slår gjennom i konkurransen med fly på noen av dem. På strekningen Oslo–Stockholm kan toget gjøres konkurransedyktig uten altfor mye nybygging.

Jernbanesatsing bør prioriteres i korridorer som har både omfattende flytrafikk, betydelig biltrafikk og et potensial for overføring av gods fra veg til bane, noe som vil gi høy utnyttelse av infrastrukturen og dermed en lav energi- og klimabelastning fra bygging, drift og vedlikehold av banene.

Vi ser tydelig at klimaeffektene av jernbanesatsing i intercity-trianglet i betydelig grad vil være avhengig hvilke andre virkemidler som brukes for å flytte transport fra veg til bane. Dersom jernbanen bygges ut parallelt med motorvegene, uten at det brukes restriktive virkemidler mot biltrafikken eller føres en bevisst arealpolitikk som styrker jernbanens trafikkgrunnlag – bl.a. fortetting i stasjonsbyene – vil klimaeffektene bli beskjedne. Øvrige virkemidler for å redusere biltransporten krever minst like stor oppmerksomhet som det å forbedre kollektiv- og togtilbudet.

Dersom jernbane bygges som erstatning for motorveg, vil klimaeffektene kunne bli større enn vist i rapporten, bl.a. fordi vi da kan forhindre en trafikkskapende effekt som vegbygging har. Jernbanesatsing bør derfor prioriteres der den kan bidra til å stoppe vegbygging og utvidelser av flyplasser.

Utbygging av høyhastighetsbaner i Norge bør bidra til FoU-arbeid som reduserer anleggsvirksomhetens energi- og klimabelastning.

Sikkerhet og trivsel gjenopprettes på Sandermosen stasjon

Tore Frisell Haagensen, Kjell Erik Onsrud

I nr 2-2008 omtalte vi utviklingen med økt ulovlig kjøring over planovergangen på Sandermosen (Gjøvikbanen) og den like ulovlige parkeringen tett innpå linja. Etter påtrykk fra Friluftsetaten i Oslo kommune og ROM-eiendom fjernet Jernbaneverket v/banesjefen skiltet som forbød fri ferdsel over planovergangen med motorvogn.

Stiftelsen kulturPUNKTET Sandermosen stasjon og For Jernbane tok saken skriftlig opp med banesjefen uten å få svar. Vi bragte derfor saken inn for Jernbanetilsynet.

Den negative utviklingen er nå snudd, og banesjefen har bestemt at skilter skal opp igjen og om nødvendig blir det også satt opp en bom.
Nå som Banesjefen har gitt kulturPUNKTET støtte om at den frie og ødeleggende og ikke minst risikoskapende parkeringen skal ta slutt, vil vi tro det blir flere trivelige dager på stasjonen med folk som kommer med tog for å oppleve konserter og foredrag, soppdager og teater. Og tradisjonen tro skal det være mulig å parkere for togreisende og besøkende. 6 plasser skal avmerkes til dette.

Sandermosen stasjon

Gran Canaria vil bygge jernbane

VG melder at regjeringen på den største av Kanariøyene, Gran Canaria har vedtatt å bygge 50 km ny jernbane langs østsida av øya fra hovedstaden Las Palmas i nord, via flyplassen til bade- og feriebyene i sør. Muligheten for ytterligere utvidelser står også på sakskartet. Investeringen er anslått til 8,8 mrd. kroner. Finansieringen er foreløpig ikke avgjort, men en mulig løsning kan være et spleiselag mellom lokale og sentrale myndigheter samt private investorer. Dersom finansieringen går i orden kan det bli byggestart i 2011 og togtrafikk i 2015. I store Spania ser det ut til at prosessene går litt raskere enn i lille Norge.

Øresundstoget på brua

Miljøvennlig transport; Norden må vise veien fram

Nordisk Råd har vedtatt forslag til handlingsplan om miljøvennlig transport i Norden. Parlamentarikerne anmoder ministrene om å framlegge en plan på neste års sesjon, opp til klimatoppmøtet i København.

Michael Funch mifu@norden.org

Transport står for 25-20 prosent av det samlede CO2-utslippet i Norden. Samtidig rammer den globale oppvarmingen de nordiske landene og især Arktis med en hittil usett styrke. Det sier de nordiske parlamentarikerne som er samlet til Nordisk Råds sesjon i Helsingfors 27. - 29. oktober.

På bakgrunn av dette har Nærings- og Miljøutvalgene i Nordisk Råd lagt fram et forslag til en felles nordisk handlingsplan for miljøvennlig transport.

- En langsiktig planlegging er nødvendig. Derfor oppfordrer vi Ministerrådet om å legge fram en felles plan på sesjonen neste år og vise vei fram mot klimatoppmøtet i København, sa Næringsutvalgets formann Lisbeth Grønfeldt Bergman fra Rådets talerstol.

Forslaget anbefaler økt nordisk samarbeid om energieffektive og klimavennlige transportløsninger og legger særlig vekt på å flytte transporten fra fly og biler til tog og skip.

I denne sammenhengen fremhevet flere talere vinneren av Nordisk Råds Natur- og Miljøpris 2008, firmaet Marorka fra Island, som har utviklet teknologi for å minske brenselsforbruket i skipsfarten. Politikerne ønsker også en sterkere samordning av togtrafikken og utvikling av jernbaner i Norden.

Investeringen i toppforskning på en halv milliard svenske kroner som forskningsministrene vedtok 28. oktober bør også tilgodese miljøvennlig transport, fastslo Rådet.

Felles forskingsprosjekter skal fremme utviklingen av en mer miljøvennlig transportsektor, og det skal opprettes en idébank for utveksling av erfaringer og «best practice».

- Klimakrisen må og skal stanses, og Norden må gå foran, sa Sidsel Homann, Danmark, medlem i Miljø- og Naturressursutvalget. Hun tilføyde en kritikk av manglende fokus på transportsektoren i Ministerrådets forslag til en bærekraftig utvikling 2009-2013. Flere parlamentarikere oppfordret i etterkant av dette til mer helhetstenking i Norden.

- Finanskrisen må brukes til å løfte klimakrisen, sa Næringsutvalgets talsmann Inge Ryan, Norge. - Vi må ha en ny miljøpolitikk som kan løfte oss fram og stå som et kjennetegn på den nordiske velferdsmodellen.

CE 119 på Alnabru

Nye lokomotiver og ny lastegate

CargoNets nye elektriske lokomotiv ble presenterte for offentligheten i Norge den 30. oktober på Alnabru godsterminal.

Kjell Erik Onsrud

Loket heter CE 119 og er produsert av Bombardier i Tyskland. Dette er en velprøvd arbeidshest som er i drift i mange land. Dette første loket skal testkjøres fram til det settes i ordinær trafikk fra nyttår. Innen 1. juli neste år skal i alt 10 lokomotiver være i drift. CE 119 kan trekke tyngre og lengre tog og har inntil 40 % lavere energiforbruk enn de ellokene CargoNet bruker i dag. Dette kommer bl.a. av at CE 119 er utstyrt med tilbakemating av bremseenergien til kjøreledningen. Et lok koster 30 – 35 millioner kroner stykket, men i første omgang skal CargoNet leie dem. De norskbygde El 14 lokene (byggeår 1968-73) vil bli faset ut etter hvert som de blir modne for revisjon.

Målet er at dette skal være første fase i en utskifting av hele lokomotivparken. CargoNet og Bombardier samtaler om ytterligere anskaffelser, men ingen beslutninger vil bli tatt før disse første ti lokene er prøvd ut og satt i drift.

Samtidig er det tatt i bruk en ny lastegate på Alnabru samt at en eksisterende er forlenget. Dette øker kapasiteten med ca 30 % tilsvarende 145.000 konteinere i året. Ombyggingen tok til i april og har kostet 60 millioner. I 2009 håper Jernbaneverket å kunne utvide veikapasiteten til og fra terminalen.

CargoNet understreker at dersom de nye lokomotivenes fulle potensial skal hentes ut så er det nødvendig med vedlikehold og investeringer i infrastrukturen; - sammen med en bedre infrastruktur er nytt materiell oppskriften på å overføre transporter fra vei til bane, slår administrerende direktør Are Kjensli fast.

Krunglete med tog til kontinentet

Jeg skulle så gjerne kjørt mer tog. For eksempel nå - hjem fra et seminar i Berlin, etterfulgt av et lite Hamburgbesøk hos datteren min, som utdanner seg til tømrer der.

Jeg ringte NSB, siden Hamburg ikke finnes som by på deres billettsøk på nettet(Ukjent navn). Jeg fikk en ca-pris på 1.500 + ev. sovekupé i tillegg, som i hvert fall er på 700 kr... Jeg må bytte i København og i Malmø og vissnok også i Södertälje (kl. 5.30)

Disse opplysningene fant jeg ikke da jeg etterpå fant NSB-sida «31- NORDEN». Der er også Hamburg på, men liksom litt hemmelig, for strekningen heter bare «København - Oslo S.» De to byttestedene København og Malmø har begge i underkant av 10 minutters overgangstid, noe som er litt for risikabelt når man skal så langt.

På telefon fikk jeg vite at jeg ville ankomme Oslo 14.46. Da blir jo hele tilbudet helt uinteressant! På nettet har jeg ikke funnet ut hvor lenge jeg må henge rundt i Södertälje (når jeg ellers skulle vært på jobb). På nettet (den før omtalte 31-NORDEN) fant jeg at det i sommer faktisk lot seg gjøre å komme fra Malmø til Oslo på 8 timer, med ankomsttid kl. 7.00 / 8.00.

Når får vi tilbake dette tilbudet?

Når NSB igjen skjønner at det eksisterer et behov der ute for:

a) - å komme videre ut i Europa (og ikke drøye reisen med hotellopphold for eksempel. i Køben.

b) - reise om natta fordi man har arbeidsdag i begge ender

Den gang dette tilbudet fantes, var det fullbooka måneder i forveien! Men de gamle sovevognene var visst nok ikke gode nok for det nye konseptet på strekningen... så da får vi vel velge fly eller buss da, eller ferge - en tusenlapp København-Oslo for 2 personer i lugar, f. eks., framme 9.30 om morgenen. Avg. 16.30 fra Køben.

Har ennå ikke bestilt, men toget er nok det absolutt dårligste tilbudet!

OG DÉT VAR DET IKKE FØR!!

Kirsten Berrum

Nattoget har ankommet Malmø C *Foto: Roar G. Nilsson*

Politikerne må få velge!

Politikerne, ikke byråkratiet(Jernbaneverket), må ta valget mellom Ringeriksbanen og Nittedalsbanen.

Torbjørn Svendsen, Kjell Erik Onsrud

Jernbaneverket region vest gjør sitt beste for å fremstille Nittedalsbanen som et dårlig alternativ til Ringeriksbanen i konseptvalgutredningen (KVU) som ble lagt fram i september. Vi forstår for så vidt hvorfor Jernbaneverket avviser Nittedalsbanen; Nittedalsbanen er et større prosjekt som gir svar på flere utfordringer enn det Jernbaneverket har fått i oppdrag å løse. Likevel, når muligheten for å løse flere utfordringer samtidig i ett prosjekt har dukket opp, så er det riktigst at politikerne får dette valget ved at også Nittedalsbanen utredes med mest mulig korrekt informasjon.

Bakgrunn

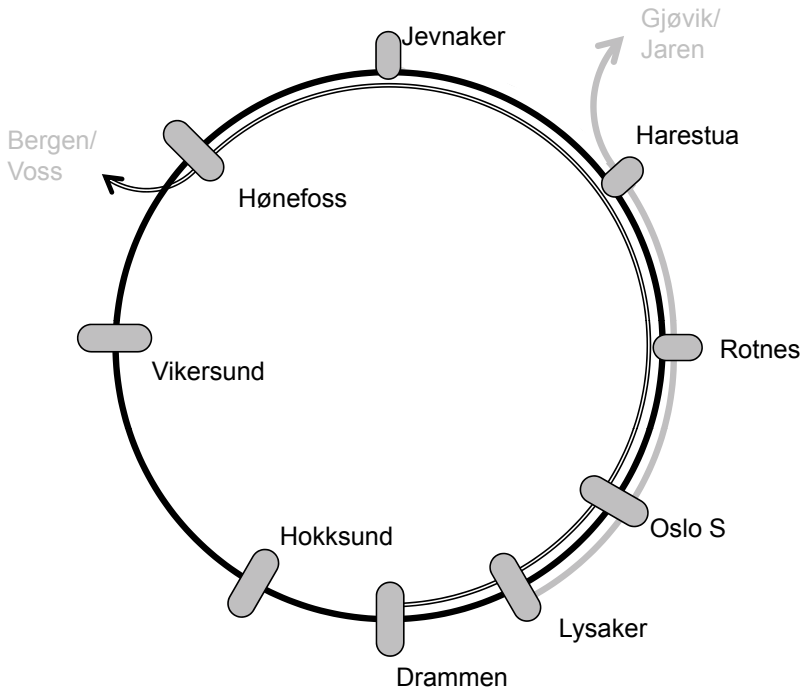
På kvalitetssikringsseminaret "KS1 Ringeriksbanen" i november 2007 foreslo For Jernbane Nittedalsbanen som alternativ til Ringeriksbanen (se omtale i nr. 4-2007 s. 18-19). Det var Jernbaneverket som etter krav fra Samferdselsdepartementet arrangerte seminaret hvor poenget var å se om Ringeriksbanen via Åsa, som ble vedtatt av Stortinget i 2002, er det mest hensiktsmessige tiltaket for å bedre transporttilbudet på strekningen Bergen-Hallingdal-Ringerike-Oslo.

Jernbaneverkets svar

I KVUen vier Jernbaneverkets prosjektgruppe relativt mye oppmerksomhet på vurderingen av Nittedalsbanen. Bl.a. har alternativene fått et eget vedlegg i vedleggsheftet; Vedlegg 4 Konsepter - "Konsept J (Nittedalsbanen) kontra konsept E (Ringeriksbanen). Slik sett virker det som om Nittedalsbanen blir oppfattet som et seriøst forslag. Ikke uventet blir likevel konklusjonen at Ringeriksbanen er et bedre konsept enn Nittedalsbanen. Vi mener dette i stor grad skyldes en noe skjev fremstilling av alternativene, hele tiden i favør av Ringeriksbanen, og at man unnlater å drøfte de store tilleggsfordelene med Nittedalsbanen.

Egnet for gods?

Nittedalsbanen foreslås koplet til Hovedbanen ved Alnabruterminalen og vil få slake stigningsforhold som ingen steder overstiger kravet på maksimum 1,25 %. Dette gjør den



velegnet for gods. Oslotunnelen med begrenset kapasitet og Brynsbakken med sterk stigning setter begrensninger for hvor attraktiv Ringeriksbanen kan bli for lange og tunge godstog.

I de opprinnelige dokumentene for Åsalinja sies det at Ringeriksbanen ikke er tiltenkt godstrafikk i noen særlig grad. I den ferske KVUen finner vi flere formuleringer som fremhever Ringeriksbanens potensial for godstrafikken. Hva skal man feste lit til?

CargoNet på sin side har uttalt at de ikke har interesse for Ringeriksbanen. Det samme gjelder Norske Skog Follum som sier dagens linje om Drammen duger for deles del.

Pr. i dag er det relativt store variasjoner i godstogenes kjøretider på strekningen Alnabru-Hønefoss. Typisk kjøretid når kapasiteten er brukbar er 1:35. I følge rapporten skal Ringeriksbanen gi 40 minutter raskere godstog når det blir plass i Oslotunnelen. Dette tilsier kjøretid på ca. 55 min. Pr i dag bruker godstogene på strekningen Alnabru-Sandvika 31 minutter. Ved fullført Vestkorridor og ekstra kapasitet i Oslotunnelen anslår vi denne kjøretida til ca. 27 minutter. På strekningen på Sandvika – Hønefoss blir kjøretida ca. 28 min. Fra Randselva og inn til Hønefoss skal eksisterende bane brukes. Dette tilsier snitthastighet på 105 km/t på den delen av strekningen som blir nybygd (Ringeriksbanen Sandvika-Randselva).

Jernbaneverket feilvurderer

Nittedalsbanen skal i følge rapporten gi 30 minutter kortere kjøretid for gods sammenlignet med i dag. Dette tilsier kjøretid på 1:05 t. Trekker vi fra 13 minutter på Jevnaker-Hønefoss så gir dette snitthastighet på 63 km/t på strekningen Alnabru-Rotnes-Rundelen-Jevnaker(dobbeltspor dimensjonert for 200 km/t) Dette må være en ren fordreining av vårt forslag! Distansen Alnabru-Hønefoss er for øvrig 68 km for både Nittedalsbanen og Ringeriksbanen.

For fjerntogene anslo vi reisetida Hønefoss-Oslo S på Nittedalsbanen til 35 minutter, Jernbaneverket har satt den til 42 minutter. Er det logisk at man på nybygd bane med svært bra stigningsforhold med sammenhengende kjøring i 55 km uten stopp oppnår en snitthastighet på bare 138 km/t?

Åsalinja stadig bedre

I det opprinnelige dokumentet for Ringeriksbanens Åsalinje var reisetida for denne distansen anslått til 32 minutter. Jernbaneverket opererer nå med 30 minutter uten nærmere begrunnelse. Dersom vi legger denne kjøretida til grunn og ser på snitthastigheten på

strekningen Sandvika-Randselva (enkeltspor m/kryssingsspor) så får vi 164 km/t, hvilket er på linje med Gardermobanen. Hvor er logikken?

Nittedalsbanen dårligere

Det ser ut som Jernbaneverket har regnet med enkeltspor på strekningen Rotnes-Rundelen (Grua sør). Det ser også ut til at de tenker seg delvis utbedring av eksisterende trasé. Hvorfor? Er det fordi Nittedalbanen ellers ville blitt for attraktivt? Dette avviker uansett fra For Jernbanes forslag. Vi baserer oss på dobbeltspor Alnabru-Rundelen og enkeltspor på strekningen Rundelen-Jevnaker.

Gjøvikbanen

En stor fordel med Nittedalsbanen, som ikke Ringeriksbanen gir, er at den hardt belastede Gjøvikbanen får et sårt tiltrengt løft som vil være umulig å få til langs eksisterende trasé. Uten videre tiltak kan reisetider omtrent som i Jernbaneverkets langtidsplan realiseres. Kjøretid Oslo-Gjøvik vil bli 1:36 mot 1:55 i dag.

Spare motorvei

Nittedalsbanen kan også være et alternativ til utvidelse av riksvei 4 gjennom Nittedal til firefeltsvei.

Bybane

Nittedalsbanen kan frigjøre søndre del av dagens Gjøvikbane samt Alnabanen til bybanedrift.

Lokaltog

For framtidig lokaltog gir Ringeriksbanen kortere reisetid mellom Hønefoss og stasjonene i Vestkorridoren enn hva Nittedalsbanen gjør. Med Nittedalsbanen kan det bli mulig med en ringbane som også inkluderer Jevnaker, Hadeland og Nittedal og i alle fall timefrekvens i begge retninger.

Nattoget til Stockholm er truet

Fra årsskiftet vil SJ AB legge ned nattogtilbudet mellom Sveriges og Norges hovedsteder.

Kjell Erik Onsrud

For Jernbane og Föreningen Svenska Järnvägsfremjandet mener det er en skandale. Vi har skrevet brev til SJs ledelse og spurt om en begrunnelse for nedleggelsen. Vi har også bedt om å få se en statistikk over antall reisende og en redegjørelse for hvordan, om i det hele tatt, nattogtilbudet har vært markedsført.

Dagens tilbud er på et minimum med bare to avganger i uka hver vei; torsdag og søndag kveld. Hvert tog består av kun tre vogner; sovevogn, liggevogn og sittevogn. Likevel, faste reisende vi har snakket med sier at de har det inntrykket at togene jevnt over har et godt belegg.

Togmateriellet blir stående ubrukt, i alle fall i Oslo, fra fredag til søndag og fra mandag til torsdag. Uten å ha gransket media, så kan vi ikke huske å ha lagt merke til noen markedsføring av tilbudet noe sted. Da er det ikke til å undres over dersom lønnsomheten på dette opplegget skulle bli for dårlig for SJ AB.

For Jernbane og Föreningen Svenska Järnvägsfremjandet er sikker på at nattoget har et stort potensial for flere kunder, og mener at dette kan realiseres med flere avganger, flere vogner og offensiv markedsføring.
Det er stor flytrafikk mellom Stockholm og Oslo. SJ AB må gå offensivt ut for å ta andeler av dette markedet. Bevisstheten omkring alvoret i klimautfordringen er økende i samfunnet. Folk og næringsliv etterspør mer miljøvennlige transportløsninger. I mangel av en moderne høyfartsbane mellom Oslo og Stockholm så tar dagtoget med sine drøyt seks timer for lang tid for de fleste. Med nattoget derimot taper man ingen tid. Kunden får enn rimelig søvn og er framme ved reisemålet i god tid om morgenen.

Med fly tar reisa i alt omlag tre timer, medregnet reise til og fra flyplassene, innsjekking og ev. bagasje. Den oppstykkede ferden er verken egnet til hvile eller arbeid. Gir SJ AB opp nattoget overlater de i realiteten hele markedet til flyet. Det er en uakseptabel løsning i vår tid!

Du som leser dette må også gjerne sende din protest til SJ AB. Du kan sende epost til;
Jan.forsberg@sj.se, nina.hornewall@sj.se og bjarni,skipper@sj.se. Som emne skriv: Natttog Oslo-Stockholm. Send gjerne kopi til oss: post@jernbane.no, hans.sternlycke@netatonce.se.

Du kan også ta en kopi av denne artikkelen, undertegne og sende den til ovennevnte personer i SJ ABs ledelse: SJ AB, V/ navn, Centralplan 19, S-105 50 Stockholm.

Følg med på våre nettsider for mer info.

Sorti for nattoget til Stockholm?

Statsbudsjettet 2009

Med sitt tredje helt selvstendige budsjett viser den rød-grønne regjeringen at den tar et ansvar for vedlikeholdsetterslepet og investeringsbehovet på jernbanen. Stortingets vedtak om Nasjonal Transportplan, NTP 2006-2015, som innebærer at investeringene i jernbanenettet skal økes med en årlig milliard for å forsere prosjektene som ligger inne i Jernbaneverkets satsingsalternativ 2B er likevel ikke oppfylt. Dermed er Soria Moria-løftet om at mesteparten av ekstrasatsinga skulle komme innen 2009 i enda mindre grad oppfylt.

Leder av For Jernbane, Kjell Erik Onsrud taler på akjonen for Folllobanen

Vedlikehold

Det har vist seg at vedlikeholdsbehovet var større enn da NTP ble vedtatt. Med 2009-budsjettet vil vedlikeholdet i alt være økt med 1,05 milliarder kroner mer enn hittil forutsatt. Vi er glad for denne økningen. Den årlige fornyelsen er likevel fortsatt i underkant av 300 mill. for lav for å holde tritt med nedslitingen av anleggene. Feil på infrastrukturen viser en klart økende tendens som årsak til forsinkede tog.

Investeringer

Regjeringen setter av nesten 3,2 mrd. til investeringer i jernbanenettet. Det er nesten 2,5 ganger så mye som Bondevikregjeringen foreslo i sitt siste budsjett for 2006. Derimot har det vært en kraftig vekst i kostnadene i anleggsbransjen slik at den reelle økningen blir lavere.

- En liten solskinnshistorie; takket være at Transportkomiteen ved behandlingen i fjor plusset på 2008-budsjettet ble det mulig å utarbeide ferdige byggeplaner for Jensrud kryssingsspor på Gjøvikbanen. Nå følger regjeringa opp med penger til å bygge!

Holder ikke internasjonal standard

For Jernbane har i flere år krevd at alle nye prosjekter, spesielt nye dobbeltspor må holde internasjonal høgfartsstandard (Kurvaturen dimensjoneres for gjennomgående hastighet minst 250 km/t) To nye prosjekter får bevilgning til oppstart neste år og ingen av dem holder internasjonal standard;

Dobbeltspor Barkåker-Tønsberg på Vestfoldbanen Vi beklager at det verken var politisk flertall eller vilje i Vestfold for å se på en løsning som kunne brakt den nye banen i sykkelavstand til Horten/Åsgårdstrand og i en logisk og skånsom bue, til dels i kulvert gjennom Tønsberg by. Vi frykter store og langvarige forstyrrelser av togtrafikken med komplisert bygging tett opp i eksisterende spor.

Gjevingåsen tunnell mellom Hommelvik og Hell på Nordlandsbanen bygges på billigste måte. Motivet er at Værnes flyplass trenger fyllmasse raskest mulig. Tunnelprosjektet får fartsbegrensninger ved tunnelmunningene på 60 og 80 km/t. Reisetidsforkortelsen blir for svak. Gjevingåsen burde vært et viktig prosjekt for å realisere Trondheim-Steinkjer på maks én time!

Planlegging for høg fart

Vi er glad for at regjeringen setter av 50 millioner kroner til planleggingen av nytt dobbeltspor mellom Oslo S og Ski (Follobanen), noe vi har vært med å kjempe for. Dermed blir det full trøkk på denne prosessen som alt for lenge har ligget i dødvannet. Strekningen er den største kapasitetsklemma på jernbanenettet hvor det ikke ennå ikke er noe utbyggingstiltak på gang.

Planlegging for låg fart

Skal Vestfoldbanen inngå som en del av en høyfartsbane Oslo-Kristiansand er det behov for forbikjøringsspor ved de fleste stasjonene for et differensiert stoppmønster og for å kunne utnytte banen godt ved å blande gods, lokal, regional og fjerntrafikk på samme dobbeltsporet. Holmestrand er planlagt med forbikjøring i 130 km/t. Dette vil senke gjennomsnittsfarta, forlenge reisetida og svekke konkurranseevnen. Med forbikjøringsspor rett fram i tunnel vil det være mulig å holde strekningshastighet forbi stasjonen. En slik løsning må legges inn i planene.

Regjeringen har også satt av penger til videre planlegging på dobbeltsporet Eidsvoll-Sørli(Stange), Også her vil de foreløpige planene bety bygging tett på eksisterende spor og omfattende forstyrrelser av togtrafikken. Vi har krevd at det utarbeides et trasealternativ øst for E6 med bedre fartsprofil og som også innebærer dobbeltspor på strekningen fra Venjar (hvor dobbeltsporet sluter i dag) til Eidsvoll, noe de foreløpige planene ikke gjør. Deutsche Bahn International / Banverket prosjektering har lagd et utkast som er kostnadsberegnet til 6,62 mrd. Dette vil i følge Norsk bane blir 8 – 10 mrd billigere å bygge enn Jernbaneverkets nåværende planer, gitt at alternativene skal ha samme funksjonalitet med dobbeltspor. Et viktig aspekt er også miljøinnsigelsene mot bygging i Mjøsas strandsone.

Planlegging av høgfartsbaner

I høring for Transportkomitéen foreslo vi økte midler til å utarbeide mer konkrete forslag til høyfartsjernbaner i Norge. Det er nødvendig for å kunne regne på nytte og kostnader vedr. høgfartsjernbane. Mer konkrete forslag vil også bidra til en bedre diskusjon mellom ulike fagfolk og med politikere og publikum.

Avinor går fri, NSB får svi

Regjeringen vil etterkomme Avinors krav om å få beholde overskuddet selv i 2009. NSB derimot må belage seg på å betale 221 millioner kroner i utbytte. Begrunnelse er at Avinor har store investeringsbehov fram mot 2012. Vi spør om ikke jernbanen også har det.

For Jernbane har foreslått for Stortingets Finanskomité at utbyttepolitikken snus på hodet. Det bør tas utbytte fra Avinor med kroner 477.600.000. Det er 20 % mer enn i fjor, og at det ikke tas utbytte fra NSB. Pengene går til økt vedlikehold på jernbanenettet og til planlegging av høgfartsjernbaner.

Forskuttering

Regjeringa innfører en generell forskutteringfullmakt som gjør det mulig å framskynde mindre investeringer i jernbaneinfrastrukturen etter forslag fra lokale myndigheter og jernbanevirksomheter, tilsvarende det som gjelder for veg.

Jernbaner og CO2

- Hva kan jernbanene i Norden gjøre for å redusere utslippene av klimagassen co2?

Kjell Erik Onsrud

Dette var tema for seminaret «Jernbaner og CO2» I København den 30. – 31. oktober. NJS (forum for Nordisk Jernbanesamarbeid) dansk avdeling og JETRA (selskabet for jernbanetransport – et nettverk under dansk ingeniørforening) var arrangører.

Seminaret samlet i alt 108 deltakere og foredragsholdere fra Norden pluss Sveits. Den første dagen var fokuset muligheter for å spare CO2 ved overført transport til bane, den andre dagen hvordan jernbanen selv kan effektivisere energibruken.

Innledningsvis slo ordstyrer og formann i NJS, Flemming Lund, fast at gitt de rette rammevilkårene kan jernbanen bidra til å kutte CO2-utslippene. Han pekte på at høgfartsbaner kan bidra til både å øke mobiliteten og kutte klimagassutslippene. Han trakk også fram at Green Cargo i Sverige har gjort til skamme oppfatningen om at gods med tog over korte avstander ikke lønner seg.

Kjell W Johansen fra TØI foreleser på CO2 seminar i København

Kjell Werner Johansen fra Transportøkonomisk Institutt (TØI)

-Transport speiler aktivitetene i samfunnet. Prognosene for transport og CO2 er at de begge vil øke pga. økt forbruk, befolkningsvekst og et fortsatt stort potensial for mer globalisering. Godstransport over lange avstander koster nesten ingenting. Lager og distribusjon koster mest. Jernbanen må først og fremst konkurrere på pålitelighet og dernest på pris.

Gjennom Lisboastrategien har EUs som mål å bryte sammenhengen mellom økonomisk vekst og økt transport, så kaldt decoupling.

- Industriproduksjonen i Europa flytter østover, transportene over kontinentet øker derfor kraftig. Jernbanen henger ikke med i denne utviklingen. Det er fortsatt mange utfordringer med grensepasseringer, men i Norden er situasjonen bedre.

RETRACK som er et samarbeid mellom 14 ulike aktører som jobber for å opprette effektive og konkurransedyktige korridorer gjennom Europa for gods på bane. Det første prosjektet er korridoren Rotterdam – Konstanza(Romania). For mer info se www.retrack.eu.

Spesialkonsulent Per S. Hansen, Transportministeriet og miljøplanlegger Frederik Hoedeman, Trafikstyrelsen i Danmark.

Som byråkrater og representanter for regjeringen bød de to unge mennene ikke på noe visjonært for hvordan jernbanen og kollektivtrafikken kunne brukes til å kutte CO2 utslippene. De presenterte ingen prognose for økt tansportarbeid på jernbane. Når det gjaldt overføring av trafikk fra vei til bane sa de at dagens datamodeller ikke var gode nok til å beregne dette. De antok at Danmark vil bli pålagt av EU å spare 20 % CO2 utslipp innen 2030.

Otto Anker Nielsen og Alex Landex, Danmarks Tekniske Universitet (DTU)

-Reisetida med tog i Danmark har økt med om lag 10 % siden 1997. Mange deler av hovednettet er fullt utnyttet og vedlikeholdsetterslepet er stort.

Utnyttelsen av banenettet i Danmark ligger på 3. plass i Europa etter Nederland og Sveits. S-banen i Københavnområdet og Øresundsbrua er også hardt presset.

Kun 31 % av det danske nettet er elektrifisert, hvilket er betydelig lavere enn mange av de tidligere østblokklandene. Elektrifiseringen startet opp på 80-tallet og har etter mye politisk vingling løpt helt ut i sanden.

Det fins visjoner for at toget ikke skal bruke mer enn én time mellom de store byene. Nielsen og Landex tok til orde for et mål om reisetid København - Hamburg på 2 timer, noe som vil kreve at det bygges høyfartsbane. For tida står dette langt ned på den politiske prioriteringslista. Danske politikere er mest fokuset på vedlikeholdsetterslepet på eksisterende baner, og selvsagt på motorveier.

Jens Lundsgaard-Hansen, Visedirektør i Bundesamt für Verkher, Sveits

Politisk var det mest interessante budskapet fra Sveits at folket gjennom åtte avstemninger over transportsaker de siste 20 åra konsekvent har prioritert jernbane og kollektivtransport, ofte mot sentrale politikeres ønsker. Den viktige Bahn 2000-avstemningen i 1987 er det fremste eksemplet på at folket forpliktet politikerne til en langsiktig satsing på jernbanen. I 2004 sa folket nei til en veitunnel nr. 2 gjennom Gotthard.

Tall fra 2007 viser at Sveits tar godt over halvparten av godstransiten gjennom Alpene. For å regulere denne trafikken har Sveits inngått en rekke bilaterale samarbeidsavtaler, og de har tatt inn mye EU-rett i egen lovgivning.

I 1994 ble det i forståelse med EU innført et gebyr for tunge kjøretøyer på vei. Samtidig ble det besluttet å bygge nye og mer effektive jernbaneforbindelser gjennom Alpene. Som

et viktig ledd i denne satsingen åpnet Lötschbergtunnelen i fjor og innen 2020 åpner hele Gotthardforbindelsen.

Inntektene fra lastebilavgiften, fra mineraloljeavgiften og fra momsen inngår i et fond for jernbaneutbygginger. Kombinerte transporter (lastebil / tilhenger går med bane) blir subsidiert.

Som et resultat har den kombinerte transporten vist en kraftig vekst, mens rene veitransporter har gått ned siden 2001. Likevel har veitransporten på langt nær falt like mye som den kombinerte transporten har vokst. Målet om maks 650.000 gjennomkjøringer med lastebil i 2009 vil derfor ikke nås. Likevel er det politisk betent å røre ved målet, forteller Lundsgaard-Hansen. For å nå målet diskuteres det nå å innføre et tak på antall passeringer og å gjøre disse passeringsrettighetene omsettelige.

Erica Kronhöffer, dir. for bærekraftig utvikling i Green Cargo

Green Cargo oppstod fra SJ Gods i 2002. Fra 2003 til 2008 har punktligheten økt fra ca 77 % til ca 96 %. – Det var den viktigste årsaken til at vi etter hvert begynte å tjene penger, forteller Erica. Selskapet har i dag 3115 ansatte og frakter 32 mrd. netto tonnkm. Pr. år.

Før var ledelsen oftest bare fokusert på økonomiske nøkkeltall. I dag er det blitt et like stort fokus på måltall for miljø og arbeidsforhold.

Erica viste denne statistikken for gram CO2 utslipp per netto tonnkilometer:
El-tog; 0,003 g, Diesel; 18 g, trailer 48 g og kombinert transport (80 % el-tog og 20 % lastebil) 10 g.

I dag kommer kundene til Green Cargo og spør hvordan de kan hjelpe dem til å få ned sitt CO2-utslipp. Green Cargo kan som oftest bidra til å senke utslippene med 20 %. Erica syntes det var spesielt tilfredsstillende når deres kunder som drev konkurrerende virksomhet i klesbransjen diskuterte seg fram til samarbeide om felles transporter. Sammen greide de å få med utslippene med 1/3.

Green cargo opplever nå en stor økning på strekninger under 300 km – som ikke har vært påaktet på lenge, særlig havnependler. Sverige er i dag nr. 4 i Europa på gods på bane.

Karin Svensson-Smith, miljöpartiet de gröna

Miljöpartiet anser at det blant annet er nødvendig å flytte mer av transportene over på jernbane for å nå målsettingene i klimapolitikken. Transportsektoren er i dag ekstremt oljeavhengig. I 2005 stod transportsektoren for ca 40 % av Sveriges klimagassutslipp. Miljöpartiet ser at de politiske skillelinjene og motstanden mot endringer i transportsektoren er skarpere enn i mange andre sektorer.

Mljiöpartiets forslag til transportplan for Sverige 2010-2021 går ut på å bygge høgfartsbane, ruste opp det øvrige jernbanenettet for ca 18 mrd / år, at staten satser på sporvei i de større byene med ca. 2 mrd / år, at staten støtter kjøp av tog og trikker med i alt 8 mrd og at det ikke bygges noen nye motorveier.

Danske rikspolitikere

De som stilte var Magnus Heunicke (Socialdemokratene) og Pia Olsen Dyhr(Sosialistisk Folkeparti). Representanter for regjeringspartiene ble forhindret pga. en avstemning i Folketinget.

Magnus og Pia påpekte at utfordringene i samferdselspolitikken var klimagassutslippene og framkommeligheten. Middelet var økte investeringer. De var enige om at det burde gå 2 kroner til bane og kollektiv for hver krone som gikk til vei. De trodde begge at det var i denne retningen dansk politikk ville gå. Pia hevdet at idéen opprinnelig var deres. I Danmark var fokuset størst på å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på jernbanen. De påpekte at gods på bane i Danmark omtrent bare bestod av transitgods. De var også opptatt av at landets statsminister for første gang hadde nevnt kollektivtransport; i sin nyttårstale!

Jesper Mølngård, miljøsjef i DSB

-Ved å doble persontransportarbeidet med tog kan CO2-utslippene reduseres med 660.000 tonn/år eller 5 % av totalen. Han viste til at raskere tog, høyere frekvens, nye stasjoner og nye forbindelser hadde bidratt til kraftig økt togtrafikk. I tillegg til økt trafikk har DSB et mål om at miljøbelastningen per personkm. skal reduseres med 30 % innen 2020. Dette vil de bla. oppnå med fornyelse og oppgradering av togparken, bedre styring av togtrafikken, ved mer økonomisk kjørestil, høyere belegg og kjøp av grønn strøm.

Ingebjørg S. Bjørgum, prosjektleder i Jernbaneverkets miljøseksjon

Jernbaneverket jobber med å lage en enøkplan for perioden 2009 til 2018. Så langt har de identifisert 500 tiltak som til sammen vil koste 93 mill å følge opp. De presenterte et prosjekt med bedre klimastyring på et reléhus (inneholder reléer, omformere og telekomutstyr) hvor energiforbruket ble redusert med ca. 90 %. I et annet prosjekt for styring av stasjonsbelysning hadde de oppnådd å spare 34 % av strømmen og forlenge levetida på pærene med 1 år!

Anu Asikainen, VR Group

De har jobbet målrettet med miljø siden 1993. VR Group forpliktet seg i fjor til å oppfylle 12 konkrete miljømål innen 2012. Målene går blant annet ut på å kutte CO2-utslippene fra jernbanen med 50 % og energiforbruket med 20 % per passasjer, forbedre renholdet av togene og stasjonene, forhindre hendelser og lekkasjer ved transport av farlig gods, redusere støy og vibrasjoner, lette overgangene mellom tog og andre transportmidler, øve opp personalet til gode miljøvaner og forplikte seg til åpenhet om miljøsaker.

Mads Bergendorff, prosjektleder i «Railenergy»

Railenergy er et EU-prosjekt for energieffektivisering av jernbanen, og består av 27 partnere. Prosjektet skal gå fram til 2010. Det overordnede målet er å spare 6 % av energiforbruket innen 2020. Mads Bergendorff sitere generalsekretær i FNs klimapanel Yvo De Boer; - utviklingen innen transport går på tvers av forskernes råd. De politiske tiltakene så langt er sørgelig utilstrekkelige. For mer info se www.railenergy.org.

Evert Andersson, Kgl. Tekn. Högskolan

Han presenterte «Gröna toget» som er et forsknings og utviklingsprogram for persontog med mer enn 11 deltagende organisasjoner. Kravene som stilles til morgendagens tog er bl.a. at de kan kjøre fortere og dermed oppnå kortere reisetider både på nye høgfartsbaner og på oppgraderte linjer, at de sliter mindre på sporet – bl.a. skal dette oppnås med mer elektrisk og mindre mekanisk bremsing og at de er pålitelige også på vinterføre. Prosjektet har bygd om et Reginatog i henhold til kravene. Prøvekjøringene har pågått siden 2006 og så langt viser resultatene at de fleste kravene er oppfylt. Den 14/9-08 satt toget fartsrekord på svenske skinner med 303 km/t. På strekningen Stockholm-Göteborg bruker Gröna toget under 40 % av energien som et 1960-talls tog gjorde og bare 8 % av hva flyet trenger.

Kjell Holter, Jernbaneverkets banedivisjon

- miljøfordelene med det nye felleseuropeiske signalsystemet ERTMS. Behovet for kobberledninger vil bli redusert med 1530 km, for balliser med 4200 og master og fundamenter til signaler med 90 %. ERTMS vil

trenge 80 % mindre energi enn dagens siganlsystem, hvilket vil spare 1208 Mwt per år.

Ingrid Södergren, Banverket

- hvordan Banverket skal møte utfordringen med mer ekstremvær. Hun viste filmopptak fra det kraftige regnværet som 30. juli 2006 skylte vekk jernbanen og veien i Jämtland, ikke langt fra grensa til Trøndelag. Eksempler på tiltak er bedre vedlikehold og å utvikle en metode for risikoanalyse hvor hendelsene graderes etter skadeomfang og sannsynlighet.

Niels Helmø, DSB

Han gjorde rede for en analyse av energistrømmene i S-banesystemet i København. De avdekket et komplisert bilde av strømmer og energitap. På et tidspunkt hadde de målt at det fantes mer energi i systemet enn det som ble matet inn i det. Prosjektet har foreløpig konkludert med følgende tiltak for å spare/effektivisere; øke cu-tverrsnittet, parallellkople kjøreledningene, ingen varme under akselerasjon, opprette korttids energilagre, kople ut omformerstasjonene om natta, besparelser på omformerstasjonene.

Alt foredragsmaterialet kan leses på; http://www.njsforum.com/dk

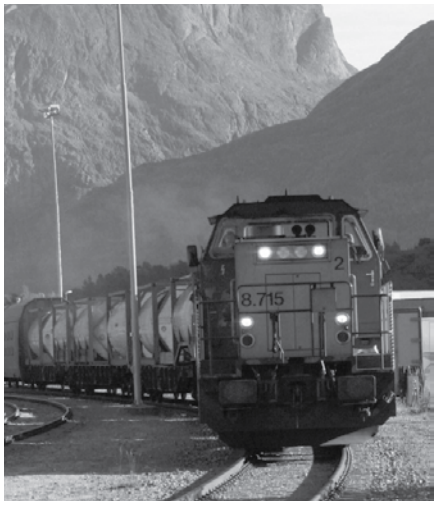


Foto: Leif Jhonny Olestad

TV-aksjonen på Sandermosen

Alle steder har sin egenart og kan utvikles i forskjellige retninger. Hadde Sandermosen stasjon blitt revet, slik NSB gikk inn for i 1993, hadde det garantert vært en stor parkeringsplass her nå. I stedet ble kulturPUNKTET etablert.

Her ser vi bilder fra et trivelig utearrangement i samarbeid med TV-aksjonen for BLÅ KORS. Mange turgåere og trimmere kom innom og bidro til aksjonen og hygget seg med gratis kaffe, vafler og mat og ikke minst underholdning av Trond Lindheim (trampeorgel), Stein Buan (sang/gitar) og den unge, kommende sangstjernen Violet Petersen.

Trond Lindheim underholdt på beintråkka orgel

Violet Petersen sang amerikanske ballader

Erik Andreassen og Carl Fredrik Horjen i Flekkefjordbanens venner på Selura bru *Foto: Arnt Ove Skogly*

Men Flekkefjordbanen var ikke død

Jernbaneverket ruster for tiden opp Flekkefjordbanen i Vest-Agder. Selura bru har fått seg en skikkelig overhaling. Ifølge Stavanger Aftenblad, skal det være brukt 5,5 millioner kroner for å sette brua i stand forteller Carl Fredrik Horjen og Erik Andreassen i Flekkefjordbanens Venner. Foreningen håper Jernbaneverket vil kjøre målevogn for å sjekke kvaliteten på sviller, trase og skinnestreng også, slik at det går an å komme i gang med kjøring av museumstog på banen.

Flekkefjordbanens Venner har jobbet med å holde banen i bra stand siden de startet opp i 1995. Nå er håpet at den skal kunne brukes til både dresinsykling og togkjøring. Ifølge Carl Fredrik Horjen skal banen være i god forfatning.

«Kulturvern gjennom aktivt bruk» er mottoet for ildsjelene i Flekkefjord. Banen skal nå vernes. Målet er å bruke den aktivt slik at det blir et levende kulturvern. Det har vært drevet dresinsykling på banen i flere år, men i 2008 har det vært stans i denne aktiviteten. Jernbaneverket forlanger gjerder flere steder for å øke sikkerheten til gjestene på dresin. Dette arbeidet er godt i gang og planen er at alt skal være på plass til 1.mai 2009. Da skal det ligge til rette for at dresinsyklingen kan starter opp igjen.

Foreningen disponerer 16 store tandemdresiner og 10 enkle dresiner, begge typer med plass for passasjerer. Her kan mange reise på tur samtidig.

Flekkefjordbanens Venner har som mål å få til en eller flere togkjøringer på banen i 2009, tiden får vise om dette lar seg gjøre. Arbeidslyst og initiativ mangler det i hvert fall ikke på.

Godt samarbeid med Jernbaneverket gjør at håpet og målet kan nås.

Arnt Ove Skogly

Høgfartstog gir heilt ny kvardag

-Det er god grunn til å stå på vidare for å få slike løysingar for Noreg. Det bli ein heilt ny kvardag med reisetider på om lag to timar frå Oslo til København, Stockholm, Stavanger, Trondheim eller Bergen. For næringsliv vil det bli heilt nye og betre vilkår, seier Hallgeir Langeland (SV – Rogaland)

Tekst og bilder; Tormod E. Eitrheim

- Det er veldig bra å erfare den spanske satsinga på høgfartstog. Vi har mykje å lære av denne prioriteringa til spanjolane, seier Langeland.

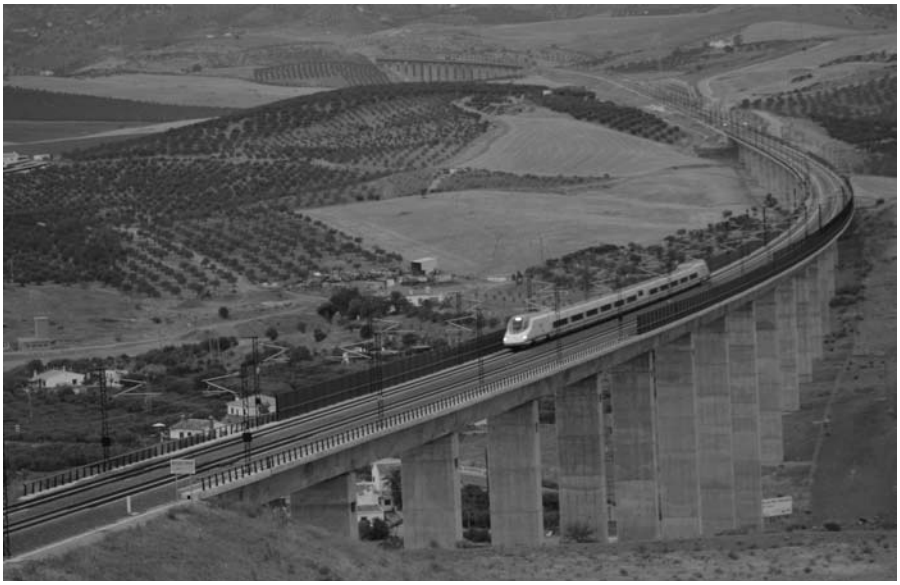
-Her har vi noko å lære. To timar Madrid –Malaga, vel 500km, på litt over 2 timar er eit godt reisetilbod som klart konkurrerer ut fly. Det vil også sei ein kraftig reduksjon av ureining. Vi skulle hatt samanhengande bane frå Haugesund/Stavanger til Stockholm, og frå Trondheim til København med samband til Hamburg og resten av Europa. Då ville Oslo bli den sentrale stasjonen som Madrid er i forhold til byar i aust og vest, nord og syd, seier Langeland.

Er vi modne for slike tog?

-Eg har inntrykk at det kjem ei heilt ny erkjenning i Noreg. For 15 år sidan lo folk av meg når eg snakka om at dette bør også vi satse på. I dag har eg inntrykk av at fleirtalet i Noreg vil ha slike tog, seier Langeland.
Spanjolane satsar på høgfartsbane fordi dei kjenner seg som ein utkant i Europa, om få år er dei knytt opp mot Portugal og Frankrike og då vil dei ha høgfartslinje til London og Hamburg, men ikkje til Oslo. Heime er SV og Høgre alliansen for slike tog. Dei andre partia er lunkne. Sp vil ikkje ha høgfartstog, men det svenske senterpartiet vil ha slike tog for over 300 km/t.

Samferdslekomiteen i Stortinget har hatt studiereise i Spania. Dei har reist frå Galicia i Nord til Malaga i syd og sett på kystvern, høgfartstog så vel som lokale samferdsleutfordringar i Madrid, Santiago de Compostela og Malaga. I januar startar arbeidet med å legge denne nye kunnskapen inn i den nasjonale transportplanen, som blir vedtatt til neste sommar.

Øyvind Halleraker (H – Hordaland) peikar på at ein av politikarane i den spanske samferdslekomiteen sa det slik: «Vi har satsa på høgfartstog for å utvikle eit moderne samfunn og knyte denne utkanten nærare til Europa». Halleraker seier at han vil kjempe for å få fleirtal for slike jernbanetrasear også i Noreg.



I Spania er landskapet vel så krevende som i Norge

Borghild Tenden (V) og Hallgeir Langeland (SV) befarer «cocpiten» på AVE-toget

Spania opna sin første høgfartsbane i 1992, mellom Madrid og Sevilla. Distansen er 45 km lengre enn Bergen-Oslo. Med tre stopp er reisetida vel to timar.

Det var Japan som var først med slik høg fart. Til neste år er det 50 år sidan Japan tok til å bygge den første høgfartslinja, mellom Tokyo og Kyoto. Linja er vel 500 km og toga som stoppar på «alle» 14 stasjonane mellom Kyoto og Tokyo bruker 3 timar 45 minutt. Med berre ein stopp tek reisa ein time og 46 minutt. Frå å vera ulike lokale banar er snart høgfartstoga i eit europeisk nettverk.

I Lisboa drøymer dei å legge seg i nattoget og stå opp i Berlin neste morgon. Denne draumen er no konkrete planar.

I Marokko skal dei bygge høgfartstog for å kunne gi innbyggarane eit moderne samferdslenett. Dei fleste banane vert konstruert for 360 km/t då dei ser at banane som for 25 år sidan vart konstruert for 250 km/t er blitt til «flaskehalsar».

Flere reisende - lavere punktlighet

Kundestatistikken til NSB viser fortsatt økning for årets åtte første måneder. Punktlighetsstatistikken, som Jernbaneverket er ansvarlig for, viser sammenlagt en svakere utviklingen siden april.

Kjell Erik Onsrud

Flere kunder

I alt er det en økning i trafikken. Prosentvis øker de enkelte strekningene med mellom 3 % (Kristiansand-Stavanger) og 20 % (Trondheim-Røros). Trafikktunge strekninger som Oslo-Lillehammer øker med 12 % og Vossebanen med 4 %.

Færre kunder

Jærbanen faller med 4 %. Det skyldes trolig at anleggsarbeidene på det nye dobbeltsporet forstyrrer togtrafikken. Lokaltog i Osloområdet faller med 1,3 %, Trondheim – Steinkjer faller med 4 %. I følge NSB skyldes det at kapasitetstaket er nådd. Togene er fulle i rushet da de fleste vil reise og det er heller ikke plass til flere tog på sporet.

Uforandret

Raumabanen har samme antall reisende ved tellepunkt Dombås som i fjor. Dette kan ha noe med innstillingene i turistsesongen å gjøre bl.a. av Lillehammertogeti. På Åndalsnes er det registrert 15 % flere reisende i sesongen for cruiseturistene.

Punktlighet

Hovedtendensen siden 2005 er et økende antall forsinkede tog. Likevel er det forskjeller mellom de ulike strekningene. Siden januar 2007 viser lokaltogene Bodø – Rognan en stigende tendens med en punktlighet på 95 % i oktober i år. Trønderbanen er nokså stabil i samme periode med svingninger rundt 90 %. I rush hadde Osloområdet en dårligere punktlighet kun i periodene mars til juni og fra september sammenliknet med 2006 og 2007. Raumabanen hadde dårlig punktlighet i mai, men har ellers ligget over målet på 90 %. Punktligheten på Nordlandsbanen ligger på et jevnt over høyere nivå enn i fjor og viser ikke så kraftige svingninger. Vegvesenets sprengningsarbeider ved Løsberga sør for Steinkjer vil imidlertid slå negativt ut på novemberstatistikken.

Årsaker

Feil NSB er ansvarlig for ligger på et nokså stabilt nivå like i underkant av 500 timer per måned siden januar 2007. Forsinkelser som skyldes infrastrukturen viser i samme periode større variasjoner og svingte inntil mars i år mellom ca 400 og 800 timer. Fra da av viser infrastrukturen en klart økende tendens og har for flere måneder vært oppe i langt over1000 timer.

Infrastrukturen

Det er allment kjent at det er et milliardetterslep på vedlikehold og fornyelse av infrastrukturen, hvilket selvsagt påvirker punktligheten. Oslotunnelen er nedslitt og tungt trafikkbelastet. På Skøyen er det for ofte feil. På Vossebanen og Dovrebanen er det flere saktekjøringer på grunn av dårlig skinnegang og pågående arbeider. Det har også vært ustabil fjernstyring på Bergensbanen etter tordenvær, samt feil på kontaktledningsanlegg/strømforsyning. Videre har det vært en del branner langs linja på fjernstrekningene, ras og avsporinger av godstog på Bergensbanen og Dovrebanen. Som et svar på utfordringene har regjeringen økt bevilgningene til vedlikehold med 25,2 % på neste års budsjett. Det betyr at ressursene brukt til vedlikehold når 2009 er omme i alt vil ligge 1053 millioner kroner over det som er politisk vedtatt i transportplanen.

Tog

Om lag 20 % av forsinkelsene skyldes forhold som NSB er ansvarlig for. Det går på mangel på materiell og personell og på materiellfeil. Vi har spurt ledelsen og fagforeningene om hva årsakene kan være og hva som gjøres for å bedre situasjonen.

Stein Nilsen, persontogsjef NSB

Nilsen viser til at NSB bare har ansvaret for 1/5 av forsinkelsene. Han understreker også at avisene har gitt et for svart bilde av situasjonen. Avisene har bare summert opp togmeldingene om forsinkelser som Jernbaneverket sender ut. Ofte er det flere meldinger knyttet til en enkelt avgang slik at sum forsinkede avganger er lavere enn antall meldinger. I løpet av årets åtte første måneder var i snitt 85,6 % av togene i rute. Nilsen forteller at det har vært mye saktekjøring i sommer på fjernstrekningene. Bergensbanen har 22 strekninger med saktekjøring.

- I rushet med mange reisende har vi store utfordringer med av- og påstigning som tar mye tid. Dette prøver vi å avhjelpe ved å montere lys ved togdørene. Vi jobber også med avgangsprosedyrene. På med materiellet har vi senka feilraten med 50 %. Vi pusser opp togsettene for 2 mrd over en periode på to-tre år for å forlenge levetida, sier Nilsen. Når det gjelder muligheter for å skaffe brukt materiell så er det ellers i Europa bare vogner å få kjøpt. Det er dyrt å få dem på norske skinner, sier han.

- Sjukefraværet blant lokførerne er forsvinnende lite. Blant konduktørene er det mer ujevnt. Høyest er det i Østlandsområdet. Vi Jobber med HMS. Akkurat nå er fraværet nedadgående, svarer Nilsen på spørsmål om personalpolitikken. Før de nye billettautomatene foregikk nesten ½ av salget om bord i togene. Konduktørene rakk ikke å gjøre jobben sin. Hovedbegrunnelsen for å innføre automatene var å få ned presset på konduktørene.

Vi jobber nå med bl.a. å bedre kontrasten på skjermene. Hele honnørgruppa er også unntatt fra ombordtillegget, avslutter Nilsen

Lokomotivførerne

For lokførerne ligger sjukefraværet på 6 %. – Vi jobber ikke for lavere fravær sier hovedverneombud for lokførerne i NSB, Stein Erik Olsen. Han begrunner det med sikkerhetshensyn. – En så lav fraværsprosent reflekterer bare tilfeller hvor folk virkelig er sjuke, og da er de ikke stand til å yte den nødvendige oppmerksomheten.

- I en periode i fjor var det mangel på lokførere men dette bedret seg etter at det ble gitt økonomisk kompensasjon for at ikke for mange skulle ta ut ferie samtidig, forteller Olsen. Rekrutteringen har ikke vært bra, men nå kommer det seg. Søkningen til Lokførerutdanninga har økt kraftig etter at det ble innført en ordning med stipend fra togselskapene til elevene. På spørsmål om hva NSB kan gjøre bedre svarer han at det er viktig ikke å

På perrongen Oslo S

miste fokuset på sikkerhet. Med dette mener han at også de som ansettes i lederfunksjoner må ha god innsikt i hvordan tog fraføres på linja. Dermed har lederne også innsikt i hvordan det er å få stoppende feil på togmateriellet. Tidligere var det vanlig å rekruttere linjeledere blandt lokførerne. Olsen beklager at det ikke er så vanlig lenger. Han understreker også at det er viktig at togverkstedene har kompetente folk. Med et stramt arbeidsmarked har dette vært en utfordring.

Konduktørene

Hovedtillitsvalgt for ombordpersonalet, Audun Sør-Reime, mener situasjonen for konduktørene blir bedre nå. Yrket har slitt med rekrutteringen. I 2005 var det ansettelsesstopp. - Per i dag er vi ca 800 konduktører og har en underdekning på 130. Derfor blir det mye overtid. I Osloområdet er sjukefraværet høyere. Fraværet lå på 16 – 17 % men er nå nede i 12-13 %. Presset på konduktørene er spesielt stort her. Det blir noe kjeft å få fra passasjerene når ting ikke går som de skal, svært fulle tog skaper også stress og utenom rush kan det være problemer med voldelige og rusede kunder. Målet er å rekruttere 120 til 140 nye konduktører årlig fram til 2012 når rutetilbudet skal økes, forteller Sør-Reime. Konduktøryrket har en avgang på ca. 10 % i året. Det betyr at noen slutter, noen pensjoneres og noen går over i andre stillinger i NSB. I fjor var avgangen på 70 personer. – I 2020 kommer det en bølge av alderspensjonering, sier Sør-Reime.

Helge Jørgenstuen, rådgiver i NSB drift Østlandet

- I høst har vi hatt utfordringer med stort løvfall på kort tid og påfølgende glatte skinner. Det har også vært store hendelser med signalfeil, sier Jørgenstuen.

5 % av avgangene eller 11742 tog er helt eller delvis innstilt hittil i år. Av dette er 7209 innstillinger planlagt i forbindelse med nybygging og vedlikehold av infrastrukturen. - Da sørger vi for alternativ transport, sier Jørgenstuen. De fleste innstillingene er delvise innstillinger. Vi forsøker også å legge flest mulig av innstillingene til tider med mindre trafikk. Da sitter vi igjen med 1278 innstillinger som ikke er planlagt og som NSB har ansvaret for. - Materiellmessig har vi lite å gå på, bl.a. fordi vi har en del tog er inne til oppgradering, forteller han.

Å få togene på rett plass til avgang er normalt ikke noe problem Der det er trangt om plassen, som for eksempel på Lillehammer stasjon må NSB stadig ha noen til å flytte rundt på togene for å få både trafikken og logistikken til å fungere. Det koster ekstra og binder opp personale som vil helst ville brukt til å kjøre tog ute på linja. Om fire år når den nye rutemodellen trer i kraft trenger vi flere spor for vending og parkering av togsettene, understreker Jørgenstuen.

Yes, we can!

Innbyggerne i California sier ja til høyfartsbane og Metro!

Kjell Erik Onsrud
Didrik Seip

Ja til Prop 1A

Den 4. november vedtok et flertall av Californias innbyggere at delstaten skal ta opp lån på 9,95 milliarder dollar til jernbaneformål. Vedtaket var en del av en stor folkeavstemning som berørte 41 delstater og angikk offentlig låneopptak på i alt 67 milliarder dollar til en rekke fellesskapsformål, Forslaget om å låne penger til høyfartsbane gikk under det byråkratiske navnet Prop 1A. Avstemmingen over dette spørsmålet var blitt utsatt ved to tidligere anledninger; i 2004 og i 2006. Mange har engasjert seg for Prop 1A, bl.a. Demokratene og guvernør Schwartzenegger. Det finnes også en grasrotbevegelse, se: www.californiahighspeedtrains.com.

Lånet på 9,95 mrd. dollar skal fordeles med 9 milliarder til høyfartsbanen og 950 millioner til å ruste opp eksisterende baner som skal koples opp mot høyfartsnettet. Dette er imidlertid ikke nok til å fullfinansiere utbyggingen. I tillegg forventes 10 – 12 milliarder dollar i føderalt bidrag og 4,5 – 7 milliarder fra private kilder gjennom OPS ordninger.

I alt vil høyfartssystemet bli 1280 km langt og skal dimensjoneres for 350 km/t. Reisetida San Fransisco – Los Angeles (691 km) er beregnet til 2:38 og billettprisen anslått til 55 dollar kontra 120 med fly og 86 med bil. Sacramento – San Diego (940 km) vil ta 3:45 t og koste 68 dollar.

Emily Rusch, talskvinne for The California Public Interest Research Group i San Francisco, er begeistret over avstemningen. - Med dette har Californias innbyggere bestemt at vi skal bli mindre avhengig av olje, bygge alternativer til veitrafikk og lange køer på flyplassene og bidra til å løse problemet med global oppvarming, sier hun. Med ja til høyfartsbanen har folk også stemt for å styrke og stimulere økonomien i California, uttaler Emily Rush.

Quentin Kopp, styreleder for California High-Speed Rail Authority kaller avstemningen historisk. I en pressemelding takker han dem som har engasjert seg for at California nå blir den første staten I USA som skal bygge høyfartsjernbane. Han peker på at høyfartsbanen bare vil koste mellom ½ til 1/3 av det å bygge motorveier og flyplasser for å dekke transportbehovet i 2030. Han legger vekt på at dette vil redusere avhengigheten av olje med 12 millioner fat og spare atmosfæren for 6000 tonn CO2 årlig. Høyfartsbanen er også beregnet å ville skape 450.000 nye arbeidsplasser. Han er glad for at innbyggerne vil satse tross turbulente tider for økonomien og at de krever langsiktig satsing nå som flyplasser og veier har nådd sin kapasitetsgrense.

California High-Speed Rail Authority har ansvaret for å planlegge og drive høyfartsbanen. Da dette forvaltningsorganet ble etablert i 1996 var det mange som latterliggjorde avgjørelsen. I dag har pipa fått en annen lyd. For mer info, bl.a. virtuell togreise, se: http://www.cahighspeedrail.ca.gov

Ja til mer Metro

I Los Angeles har de i tillegg vedtatt Measure R som innebærer en økning av den lokale salgsskatten med 0,25%. Se http://www.metro.net/measurer/default.asp. I løpet av 10 år skal det bli 8,5 mrld. $. Pengene skal brukes til utvidelser av metro-systemet og andre kollektivtiltak, blant annet subsidiering av billetter.

For begge avstemningene var det noe motstand fra områder som ikke får baner i sine områder. Det var likevel områder som ikke får baner som hadde flertall for prop 1 A. For measure R krevdes det 2/3 flertall. Det gikk bare så vidt.

Norge?

Norske politikere bør merke seg at gode kollektivløsninger er folk villige til å finansiere, selv om de koster mye, Meningsmålingen som Norstat gjennomførte for Flytoget i februar viser at et flertall vil ha høyfartsjernbane, men at de færreste tror at det vil bli satset i kommende tiårsperiode. Nå har politikere og byråkrater faktisk sjanse til å overraske med å gjøre det folk vil.

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

BOMBARDIER

Verden blir litt bedre når transporten går på skinner

CargoNet
www.cargonet.no

5 på nattoget

Frå Oslo går det nattog i nesten alle himmelretningar; mot nord, vest, sørvest og aust.

Brit og Gerold

Tone Marit

Malin

Mot sør derimot manglar det eit fast heilårssamband slik at ein kunne nå Malmö, København og Hamburg over natta. Dessutan har vi nyleg fått vite at SJ har planar om å leggje ned nattoget mellom Oslo og Stockholm frå nyttår. Vi spurte folk om kvifor dei har valt nattog og ikkje fly, om dei ville røysta for høgfartsbane dersom det var ei folkeavrøysting om saka og om dei var viljuge til å prioritera banen framfor fleire motorvegar og større flyplassar.

Brit

Ho skal med sambuaren sin til Bergen for å delta på årsmøtet til Norges Roforbund. Til sentralstasjonen tok dei drosje. Det kjem dei også til å gjere i Bergen. Paret har ikkje bil eller sykkel. Til dagleg reiser dei på honnørkort. Toget har dei vald fordi dei synest det er behageleg og fordi dei ikkje likar å fly. Brit ville sagt ja til høgfartsbanar og ja til å prioritera dei framfor motorvegar og flyplassar.

Tone Mari

Ho tok T-banen til Oslo S og skal reisa til Sandnes kor ho blir henta med bil. Dette er ei arbeidsreise men eg skal også besøke vener, det blir hyggeleg, seier ho. Ho har ikkje bil, ho har ein sykkel ho ikkje brukar. Jobben sin har ho i gangavstand. Tone Mari har vald tog og ikkje fly av omtanke for miljøet, tru det eller ei seier ho! Ho er i tvil om ho ville røysta for høgfartsbanar med tanke på byggjekostnadane - ellers er eg heilt klart for tog, seier ho.

Malin

skal heim på perm til Stavanger. Til Oslo S kom ho og kameraten med tog og i Stavanger vert dei henta med bil. Ho eig ein sykkel men ikkje bil. Til dagleg reiser ho mest med buss, eller ho låner bil. For militære med 90 % rabatt på billetten er toget det sjølvsagte valet. På fly er det ingen militærrabatt. Ho ville røysta for høgfartsbanar, men er i tvil om ho ville prioritert dei foran motorvegar og flyplassar.

Rudolf

Han kjem frå Vigra, men ikkje med fly. Han har tatt seg til Åndalsnes og vidare med tog til Oslo S. No er han i ferd med å stige på nattoget til Stockholm kor han skal feire 60-årsdagen sin. Han har heller ikkje bil, men han har sykkel og månadskort for Ålesund og Giske. Han vel toget fordi han likar å reise i sakte fart og bruke tid på å nå målet. Han er mot høgfartsbanar fordi ham meiner at fart dreper. - Går ting for fort mister vi styringa, seier han. Når eg spør om han var klar over at SJ vil leggje ned nattoget frå nyttår seier han at han har hatt ei kjensle av det fordi dei køyrer med det eldste materiellet og berre tre vogner og to avgangar i veka.

Ola

kom til sentralstasjonen til fots. Framme i Stockholm går turen vidare med lokaltog og så til fots igjen. Dette er ei arbeidsreise eg gjer kvar veke, seier han. Ola har ikkje bil men sykkel og årskort som gjeld for heile Sverige. - Nattoget er uovertruffent. Med fly vert eg handsama som eit kolli i tre timar, forklarer han. Heime i Sverige ville han røysta for Europabanan som er det aktuelle høgfartsprosjektet. – Eg ville også røysta for høgfartsbanar Oslo-Stockholm og Oslo-Göteborg. Han skjønar ikkje kvifor Norge plasserer nesten alle oljepengane i usikre papirar og ikkje i framtidsretta banar og forsking. Han er ikkje i tvil om at han ville satt høgfartsbanar foran motorvegar og flyplassar. - Det er dét som er framtida! Om ikkje politikarane klarar å bestemme seg no så vil saka uansett avgjere seg sjølv etter kvart som olja tek slutt, seier han. Da er det betre å vere for no enn å stritte i mot, understreker han. For øvrig har Ola engasjert seg for nattoget og mot SJs planar om nedlegging.

Rudolf

Ola

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

TROMS fylkeskommune

ROMSSA fylkkasuohkan

Jernbane til Troms!

Den rivende utviklingen i nordområdene og i Barentsregionen har gitt nye og bedre forutsetninger for en jernbanetilknytning til Troms:

- Årlig krysser 11.000 trailere grensa til Finland begge retninger
- En trailer hvert 6 min på E6 gjennom Setermoen sentrum
- Regjeringens nordområdesatsing åpner for fortsatt nye muligheter og vekst
- Tog er fremtidens miljøvinner: Internasjonale krav om gods fra vei til jernbane
- Det satses stort på jernbane i Nord-Sverige og Nord-Finland; Nye muligheter
- Reduserer avstandsulempene for næringslivet i nord.

Fylkesrådet i Troms krever at arbeidet med jernbane til Troms kommer i gang.
Utredning av jernbane må inn i Nasjonal Transport Plan, (NTP) 2010 - 2019!