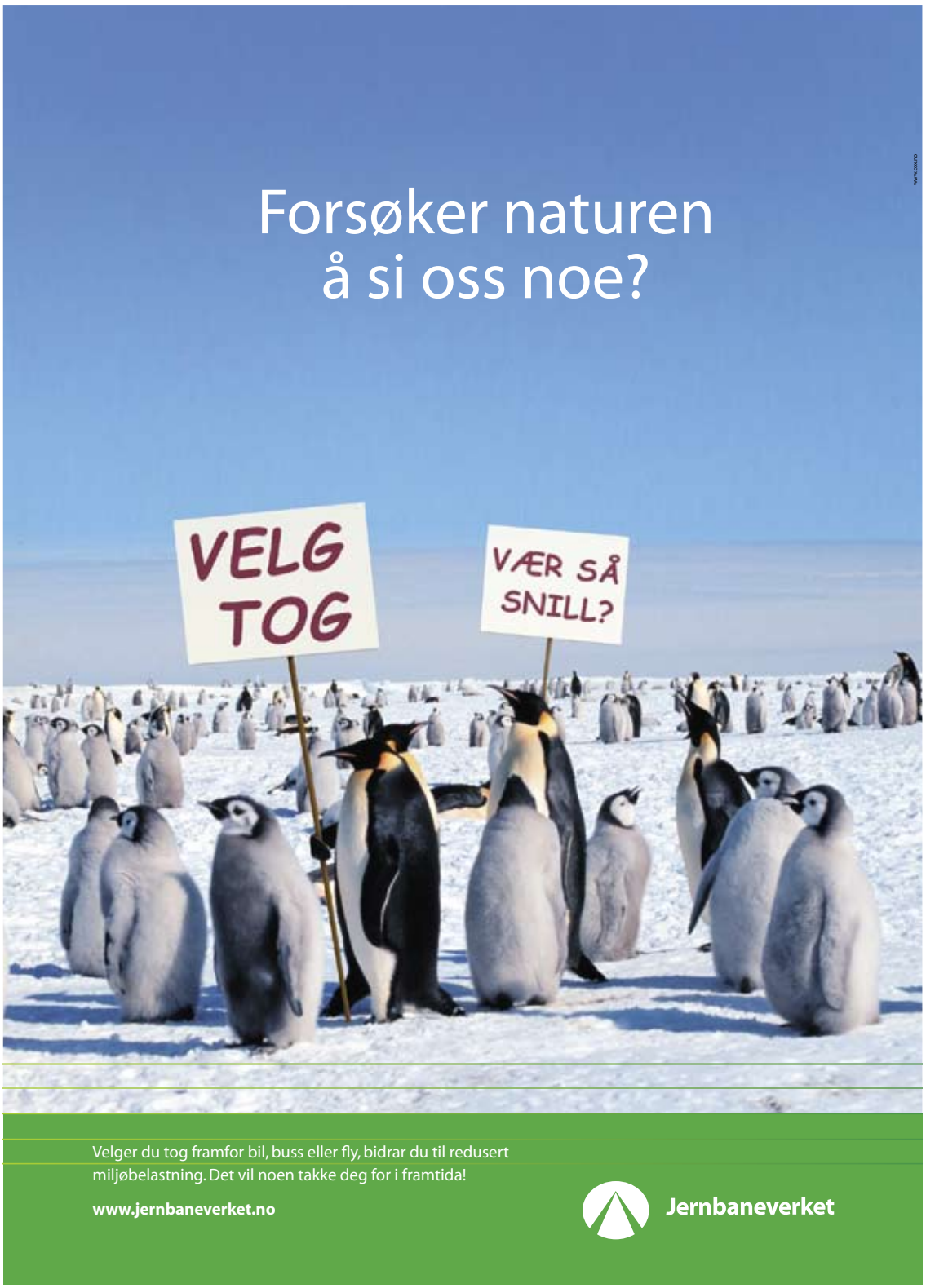
For Jernbane

Tidsskrift utgitt av For Jernbane 28. årgang Nr. 4 - 2009

ISSN 0802-8915



For Jernbane

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

Frist for stoff til neste nummer:
1. mars 2010
Forsidefoto: Det nye dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger. Foto: Odd Furenes, Jernbaneverket.
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 -2009

INNHOLD

4 Høg fart tirsdag morgen
5 Fire timer?
6 Det går alltid et tog...
7 Ei togreise
8 Åse mellom Oslo og Stockholm
10 5 på toget
11 Bergensbanen i 100 år
12 Feil strategi
13 Fyller hullene
14 Raskere jernbane

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 bærekraftig alternativ til flere motorveier og større flyplasser.

Som medlem får du fire nummer av For Jernbaaneskrift i året og kan få kjøpt Rutebok for Norge til medlemspris.

Innmelding: www.jernbane.no eller skriv til
For Jernbane,
Pb. 3455 Bjølsen, 0406 OSLO

Hovedmedlemskap 2010 kr. 190,-.

Leder

Gratulerer!

Gratulerer til Rogaland med det nye dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes. Dette er en milepæl i utviklingen av jernbanen og kollektivtilbudet på Jæren. Tre nye stasjoner og avgang hvert kvarter gjør toget tilgjengelig for nye kundegrupper. Dobbeltsporet femdobler kapasiteten slik at det vil være mulig med avgang hvert 5. minutt. Dobbeltsporet danner også grunnstammen for å bygge nye lokalbaner på Nord-Jæren til Ålgård, Sandnes øst, Dusavik, Forus, Sola og havna i Risavika enten som jernbaner, bybaner eller kombibaner. Dette forutsetter imidlertid at kommunene langs Jærbanen ikke legger planer for å bygge ned jernbanens driftsarealer. Jeg vil også rette en takk til dem som stod bak satsinga på Jærbanen i 1992. Suksessen etter 1.1.92 førte nemlig fram til beslutningen om å bygge dobbeltsporet.

I høst åpna nye Lysaker stasjon med fire spor til plattform. Da er det fire spor til plattform på alle stasjonene mellom Oslo S og det nye dobbeltsporet Lysaker-Asker som åpner i sin helhet i 2011. Sammenlagt gir dette et bra løft for togtilbudet mellom Oslo S og Drammen. Når det gjelder kjøretid konkurrerer toget likevel bare når det er kø på E18, så politikerne får holde fingra fra spaden og ikke bygge noen ny motorveg!

I sommer åpna også Berg kryssingspor (792 meter) ved Berg godsterminal på Østfoldbanen. Berg markerer starten på en stor satsing på kryssingspor som et viktig ledd i godsstrategien.

I 2009 har vi markert at Bergensbanen fyller 100. Bergensbanen var omstridt og særlig var NSB mot. Det står i et underlig lys når dagens motstandere av høgfartsbaner hyller banen over fjellet som aldri hadde sett dagens lys dersom skeptikerne den gangen hadde fått vilja si.

Nå skal høgfartsbaner i Norge utredes for 3. gang siden politikerne la vekk NSBs planer fra tidlig 90-tall. Det er viktig nå at vi nå raskt får på plass en overordnet plan for traséføringer på Østlandet slik at IC-utbyggingene kan inngå som del av et jernbanenett for ekte høgfart.

Høg fart tirsdag morgen

Tenketanken og ukeavisa Mandag Morgen arrangerte 17. november frokostseminar om høgfartsbaner. Arrangementet bestod av fire foredrag og etterfølgende debatt.

Første taler var samferdselsminister, Magnhild Meltveit Kleppa. Hun slo fast at høgfartsbaner skal utredes, dette står i Soria Moria, sa hun. Hun sa at hjertet sa ja til høgfartsbaner, men at hodet og fornuften sa at her må vi utrede og diskutere mye mer før vi kan stikke spaden i jorda. Hun sa hun syntes det var spennende og ærerikt å få være samferdselsminister når denne viktige saken skal utredes.

Styremedlem Carlos Fernandes i REFER, Portugals jernbaneverk, gjorde rede for deres beslutningsprosess fra de i 2002 begynte å vurdere høgfartsbaner og fram til at de skal begynne å bygge i 2010.

Portugals begrunnelser for å satse på høgfartsbaner er å styrke landets økonomi, bedre miljøet, bli mindre avhengig av oljeimport og å knytte seg tettere til Europa. Dagens jernbanenett er også overbelasta og det trengs ny kapasitet.

Fernandes viste til at Portugal ved hjelp av høgfart kan spare 2000 mrd. euro på redusert oljeimport og CO2 utslipp.

Utredningsarbeidet er lagt til en egen organisasjon (RAVE) med ca 50 ansatte. Det er også opprettet en organisasjon (AVEP) sammen med Spania for å planlegge og bygge ut de delene av høgfartsnettet som skal krysse grensa.

Linja til Madrid vil bli dimensjonert for 350 km/t. Banen skal trafikkeres med både person- og godstog. Kjørt direkte blir reisetida 2:45 timer. Dagens tog bruker 9 timer. Etter planen skal banen være klar til 2014. Lisboa – Porto skal være klar i 2015. Høgfartsbanen blir kun for persontog. Den skal dimensjoneres for 300 km/t slik at reisetida blir 1:15 timer. Porto-Vigo i Spania skal og være klar til 2014. Den dimensjoneres for 250 km/t og skal brukes til både person- og godstrafikk.

Utbygginga er delt opp i fem delparseller. Kostnadene har gått ned siden prosjektet ble godkjent og estimert i 2005. Enkelte delparseller har falt med så mye som 41 % i pris.

Lars Kleppe, landssjef for Sverige og Danmark hos togprodusenten Alstom, gjorde rede for deres mer enn 30 års erfaring med utvikling og produksjon av togmateriell for høgfart. Det begynte allerede på 70-tallet hvor de utviklet lokomotiver med gassturbiner. Han pekte på at det hele tida har vært en nær sammenheng mellom fartsrekorder og fart i ordinær trafikk. Alstoms siste modell, AGV, har en marsjfart på 360 km/t. Lars Kleppe tror utviklingen vil fortsette.

Samferdsleminister Kleppa, Nestegard (info i Samferdsledep) og Westermann i Norsk Bane, foto TEE

Han pekte også på likhetene mellom høgfartsbanen Madrid – Sevilla og Europabanan Stockholm – København både når det gjelder lengde og befolkningsgrunnlag.

Lars Kleppe gjorde ellers rede for fordelene med høgfartstog. Forbruket og klimagassutslippet er suverent lavest. Sikkerhetsnivået er høyt. I Japan og Frankrike har ingen passasjerer mistet livet. Et dobbeltspor krever 15 meter bredde i terrenget mens en motorveg kl A krever 26 meter og har lavere kapasitet. Han viste også grafen som viser fordelingen av passasjerer mellom tog og fly, hvor 3 timer eller kortere gir overtak og markedsdominans for toget.

Floire Daub presenterte prosjektet CIONCO-north som går på å integrere København, Göteborg og Oslo med reisetid på 1:10 + 1:10 til en region. COINCO mottar også støtte fra EU. Floir la vekt på at regionen har høy vekst og kompetanse og at den må integreres tettere for å stå sterkere i den fremtidige konkurransen. Det må være mulig å reise fram og tilbake i løpet av samme arbeidsdag.

Debatten

Knut Arild Hareide, leder av Stortingets Transportkomité sa at de vil legge føringer for det videre utredningsarbeidet. Han sa at Stortinget vil utrede fordi de ønsker å bygge. Komitéen tror at de videre utredningene bør skje innafor rammene av en prosjektorganisering. Hareide viste også til at Norges klimaforhandlingsleder, Hanne Bjurstrøm, har pekt på høgfartsbaner som en del av klimaløsningen.

Lars Erik Nybø fra Jernbaneverket (JBV) sa at de skal gjøre sitt faglige arbeid i forhold til å utrede høgfartsbaner og at det skal etableres en omfattende utredning. Han la samtidig vekt på at avgjørelsen om å bygge vil være en politisk avgjørelse. Å realisere et slikt nett er nasjonsbygging, sa han. Han fortalte at JBV nå jobber sammen med Samferdselsdepartementet om rammene for høgfartsutredninga. Han sa det vil være viktig å trekke veksler på internasjonal kompetanse i dette arbeidet. Han fortalte at JBV har lagd en statusrapport for det som hittil har vært gjort av utredninger og at JBV vil arrangere et åpent seminar i januar.

Osmund Ueland, som er engasjert av Styreutvikling i Østfold, syntes Magnhild Meltveit Kleppa var for optimistisk. Han mente vi må spørre oss hva pendlerne og godsbransjen vil ha. Han mente vi ikke han hoppe over et trinn i utviklingen av jernbanen. Han etterlyste en dato for når regjeringen kunne garantere at dobbeltsporet til Halden lå klart.

Kleppa svarte at saken dreier seg om begge deler. Hun skjønte Uelands utolmodighet. Hun viste til at Nasjonal Transportplan nå blir oppfylt. Hun sa også at landet er mer enn Oslo – Halden. - Inter City skal vi ikke hoppe over, den er inne i NTP. - At jernbanen lenge har vært forsømt kan ikke hindre oss i å tenke langsiktig, sa hun.

Knut Arild Hareide slo fast at norsk jernbane ikke kan kjennetegnes ved noen rasende utvikling. Han mente at nye dobbeltspor på Østlandet må kunne kombineres med høgfart. Han trakk også parallellen til Bergensbanen som i år fyller 100. Det var et dristig prosjekt som mange mente ikke lot seg gjennomføre.

Fire timer Trondheim–Oslo?

Av Lars Haltbrekken, leder i Norges Naturvernforbund, og Steinar Nygaard, leder i Naturvernforbundet i Sør-Trøndelag

Naturvernforbundet i Sør-Trøndelags møte 23. november med tema «Høyhastighetstog – et skritt nærmere gjennomføring?» har initiert en kjærkommen debatt om utvikling av jernbanen i Norge. I Adresseavisen 25. november kaller fylkesordfører Tore Sandvik (Ap), tidligere ivrig forkjemper for en ny høyhastighetsbane Trondheim–Oslo–Göteborg, prosjektet for et luftslott. Han mener nå at det holder å ruste opp dagens bane slik at reisetida mellom Trondheim og Oslo kan reduseres til fire timer.

Naturvernforbundet har tidligere satt pris på fylkesordførerens engasjement for jernbanen. Hans kursendring gjør oss imidlertid usikre på om han har forstått konsekvensene av det han nå ønsker. Det kan jo høres fristende ut å ruste opp dagens bane framfor å bygge en ny. Men hva innebærer dette egentlig?

Vanskelig å kutte reisetid på gamle spor

Dagens tog bruker mellom seks og en halv og sju timer fra Trondheim til Oslo. Med noen færre stopp og bruk av moderne togsett som utnytter krengeteknologi, kan kjøretida kuttes til i underkant av seks timer. Forutsetter vi i tillegg at det bygges dobbeltspor etter høyhastighetsstandard Lillehammer–Eidsvoll, kan vi forvente ytterligere tre kvarters reduksjon. Etter å ha investert minst 15 milliarder kroner i banenettet vil toget bruke fem timer og ti minutter mellom byene.

Da gjenstår fortsatt mer enn én time i reisetidsreduksjon før vi er nede i fire timer. Og kanskje enda viktigere: Vi ønsker jo at togtrafikken skal øke, slik at fly- og biltrafikken kan reduseres. Skal toget bli mer konkurransedyktig, må avgangshyppigheten øke. Flere tog innebærer flere kryssinger og mer venting på møtende tog, i tillegg til at forsinkelsene fort kan bli store.

Dette gjør at det må investeres store summer i å øke kapasiteten på dagens svingete enkeltspor, for i det hele tatt å få plass til flere tog. Og enda mer for å hindre at flere togavganger gir lenger reisetid enn de anslåtte fem timer og ti minutter. Og sikkert enda mer om vi skal ta høyde for en vekst i godstrafikken på bane, noe det er stor politisk enighet om.

Dovrebanen, foto: NSB, Rune Fossum

Kanskje det er Sandviks visjon om å ruste opp dagens bane til å takle reisetider på fire timer mellom Trondheim og Oslo som er et luftslott?

Fire timer: Ikke konkurransedyktig med fly

Reisetid Trondheim–Oslo på fire timer er minst én time for mye til at toget skal kunne slå gjennom i konkurransen med fly. Miljøeffekten blir dermed langt mindre enn den kunne vært. Og inntektene desto lavere. Forretningsreisende som betaler godt for seg, vil fortsatt bruke fly. Potensielle passasjerer som kunne bidratt til å nedbetale i hvert fall deler av investeringene i et nytt banenett, forblir på flyet.

Målt per innbygger er flytrafikken i Norge svært stor. Med en høyhastighetsbane Trondheim–Oslo, der kjøretida kryper godt under tre timer, vil 75–95 prosent av flypassasjerene gå over til toget, noe som i praksis vil si at flytrafikken på denne strekningen blir nedlagt. Det gir store, positive miljøeffekter – og betydelige inntekter for jernbanen.

Nye baner må brukes av både gods- og persontog

La oss heller gjøre ting skikkelig. Ved å bygge nytt dobbeltspor med høyhastighetsstandard mellom Gardermoen og Trondheim via Lillehammer vil toget bruke godt under tre timer mellom de store byene, slik at flyet blir utkonkurrert. Høyhastighetstogene vil ha flere stopp undervegs, i tillegg til at den nye banen kan trafikkeres av region-/lokaltog på delstrekninger, som stopper enda oftere. Dermed vil også de mindre stedene mellom Trondheim og Oslo få et svært attraktivt kollektivtilbud. Også godstrafikken på bane vil få helt andre muligheter og langt gunstigere frakttider. Nytt dobbeltspor Gardermoen–Lillehammer bør bli første etappe i en slik høyhastighetsbane, noe som forutsetter at strekningen bygges slik at tog kan kjøre i minst 250 km/t. Deutsche Bahn har gjennomført utredninger som viser at dette er fullt mulig, og vel så det.

Nye jernbaner vil utvilsomt føre til naturinngrep. Men en ny bane vil ha mange og lange tunneler. For Dovrefjell betyr det at vi kan føre store områder tilbake til naturen og gi villreinen de gamle trekkrutene tilbake. Å lappe på dagens spor, som Sandvik tydeligvis ønsker, gir ikke samme frihet til å legge jernbanen utenom sårbare naturområder. Nye jernbaner mellom landsdelene vil også gjøre det lettere å legge kraftkabler i bakken, som erstatning for store kraftlinjer.

Det er ingen tvil om at bygging av høyhastighetsbane Trondheim–Gardermoen koster penger. Men vi må ikke overse at slike baner har et betydelig inntektspotensial og et betydelig potensial til å redusere utslipp av klimagasser. Å bruke store beløp på å lappe på dagens bane er krevende og vil ikke gi tilsvarende inntekter eller klimaeffekter.

Bygg for framtida

Høyhastighetstog er velkjent teknologi, og investeringene må ses i et langsiktig perspektiv, som et ledd i å omgjøre Norge til en miljønasjon. For 100 år siden vedtok Stortinget Bergensbanen. Vi hadde framsynte politikere som bygde jernbanen for framtida, selv om prislappen var et helt statsbudsjett. Deutsche Bahns kostnadsoverslag for ny bane mellom Trondheim og Gardermoen utgjør til sammenlikning bare 1/11 av statsbudsjettet for 2010.

Nå trenger vi politikere som bygger jernbanen for de neste 100 årene. Da holder det ikke med litt flikking. Stortinget og regjeringen har vedtatt at høyhastighetsbaner skal utredes med bygging som siktemål. La oss sammen støtte opp om dette.

Det går alltid et tog…

Ordfører Kari Ystgård, Namskogan kommune

For et par uker siden satte jeg morgenkaffen i vrangstrupen. NRK meldte at 64 jernbanestasjoner som har for kort plattform for togene kunne risikere å bli nedlagt, og at stasjonene på Snåsa, Lassemoen, Namsskogan og Majavatn var blant disse. Grunnen til dette er at Jernbaneverket skal bruke 680 millioner kroner de neste ti årene til å modernisere og oppgradere stasjonene sine. Togene er blitt lengre, og perrongene er for korte. Dette er i strid med sikkerhetsforskriftene. Fordi det er færre enn 10-15000 reisende i året blir det ulønnsomt å oppgradere disse småstasjonene. Nå har heldigvis Magnhild beroliget meg litt, ingenting er bestemt, sier hun. Som tidligere kommunalminister aner hun vel at sånne ordførere som meg blir litt urolig når noen urbane gutter i en eller annen utseksjonert avdeling tar fram kalkulatorene sine og regner på lønnsomheten hos oss. For legger en folketallet, antall reisende eller årsdøgntrafikk til grunn, da stiller ikke vi i Namdalen så sterkt, det vet vi fra før. Men hun har lovet at det skal være en god dialog mellom fylkeskommunen, togselskapet og oss. Det stoler jeg på.

Som politiker synes jeg at et slikt utspill er rart. Vi har nettopp hatt en valgkamp der miljø ble trukket fram, og da må folk reise mer kollektivt. Viktigheten med en godt utbygd kollektivtransport er det enighet om, mer gods fra vei til bane er det enighet om, og en mer offensiv satsing på norsk jernbane er det også politisk enighet om. I Soria Moria II heter det at Regjeringen vil styrke satsingen på jernbanen gjennom en økt satsing på vedlikehold og nyinvesteringer i tråd med NTP og gjennom statlig kjøp av togtjenester. Som politiker er jeg vant med å komme med en bestilling, og da forventer jeg at den bestillingen blir effektuert. Så hvem har da kommet med den bestillingen at persontoget kun skal stanse på Grong og Trofors på strekningen mellom Steinkjer og Mosjøen? Det har neppe noen distriktspolitiker gjort.

Som politiker synes jeg at dette utspillet slår beina under det vi politikerne i Nord-Trøndelag har jobbet for og med i de siste årene. Trønderbanen til Grong og Trondheim – Steinkjer på en time. Mange ressurser er lagt ned for å utrede disse to prosjektene. Det blir konkludert fra TFoU (Trøndelag Forskning og Utvikling) med at et godt lokaltogtilbud på strekningen Steinkjer – Grong kan gi et par hundre flere reisende per dag, en miljø- og ulykkesgevinst på knapt 400 tusen kroner per år, og en bosetningsøkning på 57 personer i løpet av få år. I sammenheng med Trondheim – Steinkjer på en time, åpner mulighetene seg for et større kunnskapsbasert arbeidsmarked, som vi som bor nord for Steinkjer kan få ta del i. Samfunnsutviklinga tilsier økt mobilitet, og pendlertall viser at flere hundre personer forflytter seg i mange retninger pr. dag i Indre Namdal. Derfor er det viktig at kollektivtilbudet er godt tilrettelagt, noe som det ikke er i dag.

Samfunnet er i endring, det er ikke tvil om det. Det har det vært i mange sammenhenger tidligere også. Vi ser fremdeles rester av «stasjonsbyene» langs Nordlandsbanen, der bebyggelsen og servicenæringen vokste opp omkring jernbanestasjonene. Stasjonene var bemannet med hyggelige og hjelpsomme funksjonærer som solgte billetter, leverte ut post og gods. Togene stoppet og folk gikk på og av. Jernbaneanlegget var som en revolusjon rundt i bygdene, for folketallet økte voldsomt hvor det før var grisgrendt, skolebygg og forsamlingshus ble bygd, kultur og idrettslivet blomstret, og det var forskjellige jobber å få for lokalbefolkninga.

I dag er alt dette borte. Billetten kjøper vi på internett, postkontoret har havnet på nærbutikken, og gods får vi et annet sted. Folk har flyttet og skoler er nedlagt. Stasjonsbygningene er ubemannede, og mange av dem er låst om natta slik at vi må stå ute i all slags vær for å vente på natttoget. Snart vil vel også mange stasjonsbygninger forsvinne, noe som eiendomsselskapet Rom eiendom AS har startet arbeidet med.

Nå er ikke jeg imot utvikling, tvert imot, positiv utvikling er bra. Men jeg blir så bekymret når det hele tiden skal være fokus på hva som lønner seg økonomisk. Sentraliseringen i NSB er stor, grunntanken om å befrakte reisende utenfor de store byene virker å være lite tilstede. Dette blir på en måte bekreftet i Soria Moria II, «Satsing på kollektivtransport og jernbane vil være særlig sterk i og omkring de største byene, mens veksten i bevilgninger til vei vil være sterk ellers i landet». Det er kjempebra at pendlere rundt de store byene kan reise kollektivt. Men kan vi tolke dette som et signal om at NSB ikke vil drive persontransport i distrikts-Norge?

Vi som bor langs Nordlandsbanen og E6 nord for Steinkjer har lenge sett lite til bevilgninger til vei og jernbane. Nå håper jeg i hvert fall at Regjeringen holder løftet om at «økt satsing på samferdsel vil for distriktene bety en økt satsing på utbygging og vedlikehold av veinettet,…» Men jeg frykter at det sitter en urban person med en kalkulator og bruker tallene for årsdøgntrafikk når bevilgningene skal deles ut. Får jeg rett i denne antakelsen, kommer jeg helt sikkert til å gi lyd fra meg.

Julegave fra NSB!

Vi gleder oss over ruteskiftet 13. desember. Da blir det timesavganger helt til Kongsberg HELE kvelden! Dette er noe For Jernbane og andre tidligere har sendt innspill til NSB på.

Hittil har avgangene 21.17 og 23.17 fra Oslo S ikke kjørt lenger enn til Gulskogen. For oss har dette vært veldig negativt styrende i forhold til møter, kulturaktiviteter og besøk på kvelden. Vi tenker at mange nok har latt være å bruke toget på grunn av dette. En annen ting er at slike «hull i rekka» skaper usikkerhet som sprer seg til de andre kveldsavgangene; man husker ikke helt hvilke avganger som kjører helt fram og hvilke som ikke gjør det. Slikt fører også til at toget taper kunder. Men nå er altså dette historie. Faste timesavganger til Kongsberg er en flott julegave!

Torbjørn Svendsen/Bent Kyllesdal/Holger Schlaupitz/Rolf Longva

AUST-AGDER
FYLKESKOMMUNE

Ei togreise Oslo S – Strømen og retur

Karl Otto Welle

Tirsdag 27.10. skulle eg reise frå Bærum til Strømmen på grunn av ein legetime. Sjølv om eg har bil, likar eg best å reise kollektivt, i alle fall på slike strekningar.

Legetimen var kl. 12.50, og etter å ha sett på rutetabellen, fann eg ut at avgangen frå Oslo S kl. 12.10 skulle passe bra. Ankomst Strømmen st. var oppgitt til kl. 12.32. Då eg kom til avgangshallen på Oslo S stod det på informasjonstavla: «12.10 Lillestrøm. Forventet avgang 12.15». Vel, det går vel likevel, tenkte eg. Så gjekk eg til spor 9 og venta. Etter nokre minutt kom ny informasjon: «Forventet avgang 12.17». Klokka blei 12.17, og kl. 12.19 kom toget. Vi tok plass, men toget stod og stod. Så kom melding i høgtalaren: «På grunn av en brannalarm i sentralbygget, er all togtrafikk innstilt inntil videre. Ny informasjon følger».

Ny informasjon følgde ikkje, men ca. kl. 12.45 smelte dørane att og toget køyrde. Ja, det køyrde faktisk heilt til ein av stasjonane oppe i Groruddalen, der var det stopp på nytt. No fekk vi vite at det var køyring på eitt spor, på grunn av «arbeid på linjen». Vi var framme på Strømmen ca kl. 13.10 – vi skulle ha vore der 12.32.

Legebesøket gjekk kvikt, i motsetnad til toget, og etter at det var unnagjort, hasta eg ned til Strømmen stasjon, kanskje kunne eg nå toget mot byen kl. 13.28. Då eg kom til plattformen ca. 13.30, stod det: «13.28 Asker. Forventet avgang kl. 13.37». Så bra, tenkte eg, så kjem eg fort heim. Klokka blei 13.37 og minutta gjekk – ikkje noko tog. Det spraka i høgtalaren, og ei resignert røyst sa: «Tog mot Asker 13.24 fra Lillestrøm må innstilles, på grunn av teknisk feil på toget. Vi beklager». Vel vel, neste avgang er vel då kl. 13.58, tenkte eg. Jau, på infotavla kom straks etter meldinga: «13.58 Asker». Eit minutt eller to gjekk, så stod det plutseleg: «Forventet avgang 14.08». Jaha, eg tok til å forstå at meldingane om «forventet avgang» måtte takast med ei klype salt. Og ganske riktig, brått stod det på tavla: «Forventet avgang 14.00». Det var ikkje mange minutt til, og eg hadde enno eit svakt håp om at dette skulle vere rett.

Men nei, så forsvann «forventet avgang» frå tavla, og no – ca kl 14.00 – stod det igjen «13.58 Asker». Ikkje noko tog å sjå. Men infotavla informerte oss fortløpande: «Forventet avgang 14.07». Men nei, ikkje noko tog klokka 14.07 heller. «Forventet avgang 14.08» kom opp, framleis tomt på skinnene.

Ca. kl. 14.10 kom toget sigande, og under over alle under: toget køyrde til Oslo S utan noko meir plunder og heft.

Hadde NSB ein ekstra svart dag denne tirsdagen? Då eg stod og trampa og venta utolmodig på Strømmen stasjon, sa eg til ei kvinne som stod der: «Maken til sommel og rot, altså!» Ho svarte nokså tørt: «Slik har vi det nesten hver dag, vi som bor her oppe».

Kjære NSB: kvifor behandle dei reisande så respektlaust? Når uhellet er ute, må det vel i alle fall gå an å gi informasjon som er i nærheita av slik det faktisk er? Av konduktørane på dei to toga som eg reiste med, var det ingen som beklaga noko, ingen av dei virka brydde eller flaue. Kvifor ikkje, tru? Dei seinare åra har eg reist ein del med tog i Danmark og Sverige. Eg har aldri opplevd noko liknande der. Korleis kan det ha seg? Er det heilt tilfeldig?

Neste gong eg skal til legen min på Strømmen, vil eg – endå eg ikkje likar det – måtte vurdere å ta bilen.

Åse mellom Oslo og Stockholm

Kjell-Erik Onsrud

Åse Kleveland, vår store artist, kulturpolitiker og leder har fra livets begynnelse tilknytning både til Norge og Sverige. Hun er født i Stockholm i 1949, og bodde der fram til familien flyttet til Norge og Lillestrøm da hun var sju år. Hennes far kom til Sverige under krigen som flyktning, og i Stockholm traff han hun som skulle bli hans hustru og Åses mor.

Med denne bakgrunnen tenkte jeg at Åse Kleveland må være en riktig person å intervjue om kommunikasjonene mellom våre to land, spesielt med henblikk på togtilbudet mellom Oslo og Stockholm.

Etter noen forsøk får jeg til en avtale for et intervju. Jeg innleder med å spørre om hvor hun var i sommerferien og om hun har reist med toget. – I sommer har jeg vært en tur med Hurtigruta og så har jeg vært på gården/landstedet vi har i Värmland, svarer hun. Hun er der ofte. - Jorda på gården lar vi nabobonden drive slik at den er i aktivt bruk, forteller hun. Til landstedet tar Åse enten bussen eller kjører bil. Jeg spør om hun fortsatt kjører sin SAAB Sonett. Hun svarer at det gjør hun og at hun tar godt vare på den. Noen tur med tog har det ikke blitt i sommer.

Jeg spør om familien reiste mye til Norge da hun var barn og bodde i Stockholm. – Nei, vi reiste ikke mye. Vi var i Norge bare to ganger før vi flyttet hit, og da kjørte vi bil, svarer Åse.

Toget og togtilbudet har ikke Åse hatt så mye føling med før tida da hun jobbet som direktør for Svenska Filminstitutet mellom 1999 og 2006. - Da ble jeg helgependler. Jeg brukte ikke Linxtoget til Oslo, jeg brukte fly, men min mor som bor på Lillestrøm tok toget når hun skulle besøke meg i Stockholm. Jeg pendlet også en del til gården i Värm-

land. Dit tok jeg konsekvent toget, forteller Åse.

- Jobben i Filminstitutet førte til at jeg reiste mye innen Sverige. Slik fikk jeg gode opplevelser med det svenske togstystemet. For eksempel er det like langt fra Stockholm til Göteborg som til Oslo, ca 500 km. Turen til Göteborg gikk på tre timer. Togene hadde fantastisk kvalitet, og jeg kunne få servert tre retters middag ombord. Forskjellen i standard ble veldig tydelig de gangene jeg tok toget som skulle i retning Oslo, sier Åse.

- I 2005 var jeg involvert i hundreårsmarkeringen for unionsoppløsningen. Det ble en skjebnens ironi at togtilbudet mellom Stockholm og Oslo var lagt ned året i forveien. Etter hvert ble det også så billig å fly og så mange avganger mellom Stockholm og Oslo at det ble uaktuelt å bruke toget. Nå bruker jeg tre timer og et kvarter fra sentrum til sentrum om alt klaffer, forteller Åse. Hun understreker imidlertid at valg av reisemiddel ikke bare er avhengig av kort reisetid. Antall avganger teller også mye. Jeg spør om hun ville valgt toget om det hadde avgang hver time og brukte fire og en halv time. Hun svarer at jo, dersom toget går så ofte og er bekvemt, så ville det øke sjansen for at man velger toget, men hun stiller seg litt tvilende til om det er kundegrunnlag for så hyppige avganger.

Åse synes det er blitt utrolig mye morsommere å ta toget de seinere åra. - Det er ikke tvil om at det har vært et løft også i Norge; personalet er hyggelige og togene er blitt lekre. På flere strekninger er tilbudet og komforten bedre i Norge enn i Sverige, sier hun.

- I min nåværende jobb som sjef for Rikskonsertene velger jeg toget når jeg kan. Bare i fjor arrangerte vi knapt 10.000 konserter, så det blir en del reising. Vi har en bevisst policy i Rikskonsertene på å bruke tog og buss framfor fly når vi kan. Men det er klart, fremdeles bruker vi mye leiebil for de lokale transportene når og hvor det ikke går tog eller buss. Det sier seg selv når vi har 900 musikere som turnerer mellom skolene med tre konserter per dag, forteller Åse.

Åse synes Flytoget er fantastisk. - Jeg ville ikke finne på å bile til Gardermoen! Er tilbudet presist og har kvalitet så vil man velge det!

Jeg spør om Åse synes vi bør bygge høgfartsbane mellom Oslo og Stockholm. Hun spør om det ikke er slik at høgfartsbanen allerede finnes langt på veg? Jeg svarer at jo, fra Laxå øst for Karlstad og til Stockholm er man inne på hurtigsporet fra Göteborg. Åse synes generelt sett at vi bør ha høgfartsbaner i de viktigste ferdselsårene innenlands og som knytter seg an til ferdselsårene utenfor landets grenser. Hun sier at mange er lei av venting, kontroller og bytte med fly. - På toget kan jeg sitte mer i ro og jobbe og se landskapet flyte forbi. Det føles som en riktigere måte å reise på; både kropp og sjel følger med, sier hun.

Jeg spør om hvor kort tid toget måtte bruke og hvor hyppige avgangene måtte være for at hun skulle valgt toget framfor flyet? – Man må se på hvor folk skal undervegs, svarer Åse. - Fordelen med høgfartstog er at de stopper sjelden, det er også ulempen. Der jeg bor i Värmland er seks mil fra Karlstad. Fra Oslo vil nok bussen fremdeles være raskest tror Åse.

Jeg avsluter med å spørre om Åse kunne tenke seg å engasjere seg i samferdselspolitikken. – Det er kultur som er mitt område, svarer hun. Samferdsel blir fjernere. - Alle kan mene noe om samferdsel, men jeg har stor respekt for hva det krever av spesialkompetanse, sier hun.

Jernbanen er fremtiden!
Vi holder togene på skinner!

Togene som ruller på norske skinner får flere og flere teknologisk avansert løsninger, med elektronikk, automatikk, mekanikk og datastyrte systemer. I tillegg til dette stiller de reisende høyere krav til komfort enn tidligere, -noe som gir Mantenas ansatte nye og spennende utfordringer i form av nye teknologier som må læres.

Mantena viderefører en lang tradisjon innen jernbanedrift i Norge, hvor faglig dyktighet og innsatsvilje såvel som punktlighet og sikkerhet karakteriserer virksomheten.

Fokus på miljø!
For Mantena som er en av Norges største industriarbeidsplasser er energi- og miljøsparing et sentralt mål, - og har gjennomført store tiltak for å spare miljøet. Bedriften skal på best mulig måte unngå forurensning til luft, vann og grunn.

Attraktiv arbeidsplass!
To arbeidsdager er aldri like, og som ingeniør er du i det ene øyeblikket i møte, og i neste er kjeledressen på. Utfordringene fremover blir å ha kompetanse til å ta i bruk ny teknologi, og vi ønsker også å bli mer internasjonale. I det ligger det å se på Skandinavia som ett jernbanemarked. I satsingen vår er vi på jakt etter ingeniører innen systematisk vedlikehold, helst med ekspertise innen vedlikeholdsfag, system, mekanikk, elektro, pneumatikk og hydraulikk.

Kontakt oss!
Er du teknisk fagarbeider eller ingeniør med kompetanse innenfor systematisk vedlikehold, gjerne med fagekspertise innen vedlikeholdsfag, mekanikk, elektro, automasjon, pneumatikk og hydraulikk? Da er kanskje en jobb i Mantena noe for deg!

Du kan lese mer om oss på
www.mantena.no
Eller ta kontakt med personal- og org.sjef Tone Sande på mailadresse:
Tone.Sande@mantena.no

Mantena AS ble stiftet 1. januar 2002. Selskapet har 750 ansatte fordelt på 7 vedlikeholdsenheter og er et moderne, fremtidsrettet selskap med en forretningsmessig drift med basis i vedlikehold av rullende materiell for NSB AS, Flytoget, Gjøvikbanen og CargoNet.
Mantenas kunnskap og lange erfaring innen vedlikehold av jernbanemateriell har skapt et unikt miljø i norsk og internasjonal sammenheng. Vi holder til i Trondheim, Stavanger, Bergen, Skien, Drammen og Oslo.

Fotograf: Geir Sagen

Evy

Per

Lars og Sigurd

Stine

Duncan

5 på toget

Etter veker med skyer og regnvér kjem det endeleg ein klår og kald dag. Då er det fint å gå ut og intervjue togpassasjerar. Me spør om dei har fått med seg kva statsbudsjettet tyder for jernbana og om dei er for eller mot høgfartsbaner.

Evy

Ho har vore på kurs i Nydalen og er no på veg heim til Nittedal. Ho kjem til fots. På Nittedal st. står bilen og ventar. Med den skal ho hente gutungen i SFO. Ho sykler ikkje. Det er for bratt, då hadde turen med guten tatt for lang tid. Evy er nybakt togtrafikkant; ho har nett kjøpt sitt andre månadskort. Ho køyrde mykje bil inntil ho fant ut at det var mykje greiare å køyre til stasjonen og ta toget til Oslo. - Mannen min sat óg mykje i bilkø før, seier ho. – toget er også mykje raskare enn 301 bussen. Den bruker ca. ½ time meir enn toget, fortel ho. Dei dagane ho ikkje går på skule i Nydalen jobbar ho. Då tek ho toget heilt ned til Oslo S. Evy har ikkje vore så oppteken tå kva statsbudsjettet tyder for jernbana. Ho synest Norge bør investere i høgfartsbaner. – det er jo nokså krøkkete i Norge med landskapet. Eg er ikkje redd for å fly, men det hadde vore behageleg å kunne setje seg på eit tog, seier ho.

Sonen min er veldig oppteken tå tog. Det kjem til å liggje modellbane under julegrana i år. Ho undrar seg på kvifor gutar og menn er så opptekne tå tog. Det er jo ikkje noko fart og spenning med det, seier ho. Sjølv ynskjer ho seg ei ekstra vogn på 08.07-toget. No er det så fullt at det er vanskeleg å kome på.

Per

Han har gått til Nydalen haldeplass, og han går heim frå Åneby stasjon. Han har vore på jobb og har månadskort. Han har bil og sykkel og reiser ikkje med toget på fritida. Han har ikkje satt seg så mykje inn i kva statsbudsjettet vil tyde for jernbana, men han synest jernbanepolitikken kunne vore mykje betre. Han meiner det bør satsast på høgfartsbaner om det er praktisk mogeleg.

Lars

Han kommer av toget på Nydalen. Lars har pappaperm og har med seg sonen Sigurd for å syne han fram for kollegene sine. Arbeidsplassen ligg heilt innåt Nydalen haldeplass. Han er tydeleg stolt, nøgd og glad. Lars har gått frå Kampen der dei bur og til Tøyen haldeplass. – Eg trur det er ganske unikt å bu og jobbe i Oslo og kunne nytta tog til og frå, seier han. Tog og båt er dei beste framkomstmidla for barnefamiliar. Her kan ungane røre på seg og slipper å sitje fastspente i timevis.

Lars nyttar mest kollektivtrafikk, dernest bil og minst sykkel. Han har ikkje fått med seg detaljar om statsbudsjettet. – det går vel nokre pengar til jernbana, men eg veit ikkje kor mykje som trengst, seier han. Lars har reist med Shinkansen i Japan og er i prinsippet for høgfartsbaner, men han vil først vite kva som er best for miljøet og samfunnsøkonomien. Skulle det stå sånn ca likt mellom fly/motorveg og høgfartsbane så ville han valt dei raske toga.

Stine

Ho kjem med bussen til Nydalen. Frå Nittedal stasjon går ho heim. Ho reiser med ungdomskort. Ho har sykkel, ikkje bil. Ho reiser mest kollektivt, også i helgene. Ho synest Gjøvikbanen er veldig bra. - Toga er presise og betjeninga er hyggeleg, seier ho. Det er betre her enn på Lillestrøm kor ho har opplevd forseinkingar. Stine har ikkje høyrt så mykje om jernbanebudsjettet. Ho synest så absolutt Norge bør byggje høgfartsbaner. – Eg ville heller tatt tog om det var billegare og raskare enn fly, seier ho.

Duncan

Han har óg tatt bussen til Nydalen. Frå Hakadal stasjon går han heim. Han har vore på jobb og har månadskort. I tre – fire månader om sommaren sykler han. Husstanden hans har bil, men den nyttar han ikkje til jobb. Han synest kollektivtilbodet er bra i Oslo. Elles reiser han ikkje mykje kollektivt i Norge. På grunn av tidsaspektet vert det mest fly i samband med jobben. Dagens fjerntog tek for lang tid, seier han - og han likar ikkje nattog. Han har ikkje høyrd om kva statsbudsjettet tyder for jernbana. Han er i prinsippet for høgfartsbane, men han vil gjerne sjå ein miljørekneskap fyst.

Bergensbanen i 100 år

-Dette er vårt slektsledds storverk, sa kong Håkon då han opna Bergensbanen i den høgtidelege markeringa på Voss stasjon den 27. november 1909. Kampen fram var hard, ikkje minst mot naturkreftene på fjellet, men også mot jernbaneleiinga som meinte dette var ei umogeleg oppgåve.

Tormod E Eitrheim

Då hadde det tatt 38 år etter Andreas Tandberg Gløersen, i «Bergensposten» 24. august 1871 presenterte ideen om jernbane Bergen-Kristiania, som då var namnet på Oslo.
Gløersen var nyleg utdanna som forstmeister i Tyskland og inspirert av utbygginga av jernbanen der og forseringa av Alpene med togline frå Tyskland til Italia.

Dyrt og vanskeleg

Bergenserane jubla over ideen om jernbane over fjellet til austlandet. Bergens Tidende meinte byen og distriktet måtte løyve dei 10 millionane ein meinte banen ville koste. Mange politikarar vart fasinert av framlegget, berre ikkje Statens jernbaner. Regjeringa ba om synfaring i terreng, og rapport. Jernbanedirektør Carl Abraham Phil skunda seg ikkje med arbeidet. Då rapporten vart lagt fram heitte det at lina ville bli uvanlig dyr. Det vart vist til dei vanskelige tilhøva i terrenget, snø og klima. -Det må gjøres nye terrengbefaringer før enn det kan komme på tale om å gå videre med behandling av prosjektet, konkluderte Phil.

Nasjonsbygging

Bergenserane aksepterte ikkje slik trenering. Byen laga sin eigen komité med vegingeniør Lars Mathias Hille. Han vart ei fagleg motvekt til jernbaneleinga.

Utanlandske ivestorar hadde tru på prosjektet. Eit tysk selskap ville bygge banen mot at staten garanterte for 4 % av byggesummen. Likevel tok det 25 år før Stortinget vedtok bygging. I mellomtida vart det gjort fleire «hestehandlar» og vedtak før endeleg vedtak. Den 2. juni 1898 vart banen vedtatt som «normalspora» bane, 1435mm.

-Byggingen har fordret et uendelig slit fra høy til lav. Et slit det nesten er ufattelig at mennesker har kunne stå i. Iveren og utholdenheten ble båret av følelsen av at man var med på en stor nasjonal oppgave, en av de største i norgeshistorien. Slik skriv ein av anleggsingeniørane, Sigvart Heber, i boka si: «Da Bergensbanen blev til».

Slit

Gjønom skildringane sine av arbeidet viser han fram kontraster og nyanser i eit brokete mannssamfunn på snaufjellet. Han forteller om hardhausar, musikarar som på sin måte dansa ballett etter sitt store ideal Isadora Duncan. Han viser fram klassesamfunn, solidaritet, rasisme så vel som toleranse.

-Det ligger millioner av dagsarbeid i dette verk, skriv han om Bergensbanen. - Det ligger over 60 døde på valplassen. Blant alle som har utholdt årrekker av savn og slit i disse barske egne, er det mange som ennå lever med knekt helbred. Arbeidere som har mistet en arm eller et ben. Menn fra bygdene omkring og de øverste fjellgårder har ofret hele sitt liv for denne banes tilblivelse, skriv Heber.

Problem for svenske

-Svenskene er gode formannsemner. Finnene er som barn. Føler de seg forurettet opponerte de straks. Av vestlendingene er ubetinget sunnmøringen den beste. Sterke og nøysomme, seige og hardføre, meget elskverdige og livlige, skriv Heber.

Politikk var ikkje tema mellom anleggsarbeidarane. Då avisene fortalde om at flagget skulle endrast etter vedtaket i Stortinget den 7.juni 1907, fortel Heber at det politiske alvoret sette sitt preg utover heile sommaren. Det var dei svenske arbeidarane som syntes dette vart mest vanskeleg.

-Nyheten om unionsoppløsningen nådde fjellet sammen med beskjed om at svensker ikke skulle bli tatt i arbeid, men de 80 ansatte svensker skulle få bli. De var engstelige for å bli kalt inn til mobilisering, og manglet vilje til å lystre en slik ordre. Fordrageligheten mellom svensker og nordmenn var stor. Et bevis på at den politiske konflikten ikke gikk inn i folkedypet, skriver Heber.

Få vart heidra

-De som har planlagt banen bor i Kristiania og kjenner ikke fjellet, sa anleggsfolkene. Arbeiderene på banen trodde aldri man klarte å fullføre arbeidet, men de slet i glede over å ha lønnet arbeid. Det ble drøftet en påskjønnelse, men bare noen få fikk medaljer. Heber meinte dei kunne ha laga ein eigen medalje, «Finsemedaljen», og dele den ut til mange og i ulike gradar. Eit slikt heidersteikn ville alle sette pris på, meinte Heber som sjølv sat ved pyramidene i Egypt på dagen for opninga av Bergensbanen.

Ved opninga hadde ministarar og ordførarar fått høg plassering, men dei ingeniørar som hadde bygd banen sat i 3. klasse vogn nærast lokomotivet der dei vanlegvis hadde godsvogn som støtpute for passasjervognene om noko skulle hende, skriv Sigvardt Heber til slutt.

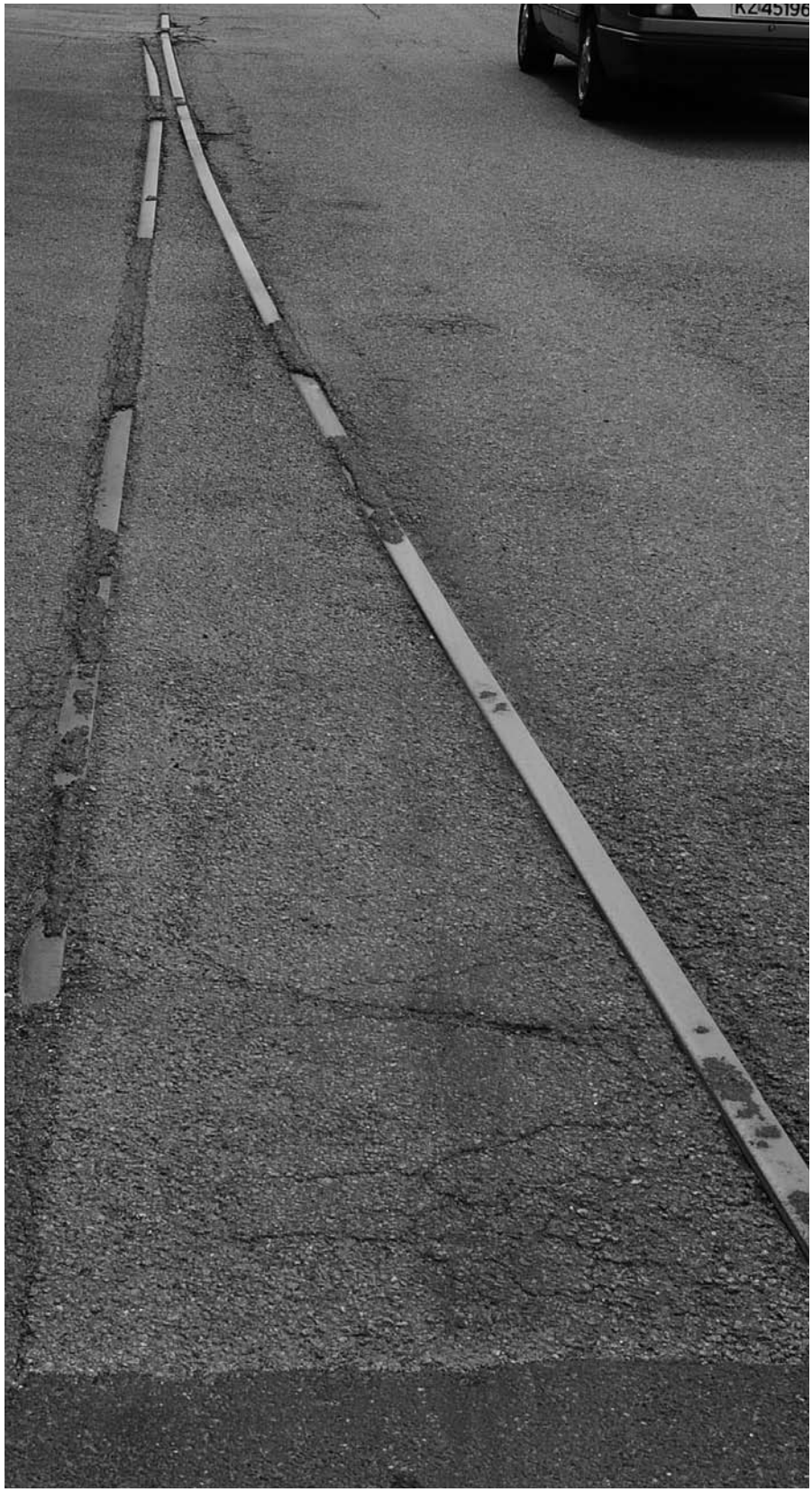
Framtida?

Bergensbanen ville føre til turisme i høgfjellet. Difor vart det på Haugastøl og Finse laga «Statens fjeldstuer». Trafikken vart mykje større enn sjølv dei mest optimistiske overslaga. Mellom mange av dei som fryda seg i skibakkane ved Hardangerjøkulen var danske «Tanne» Dinesen, Karen Blixen. Vår eigen Sonia Hennie brukte ishallen på Finse som treningstad i mange år.

Utfordringa i dag er om den 100 år gamle banen skal moderniserast til å gje ei reisetid på fire timar mellom aust og vest. Eller skal ein bygge ny høgfartsbane for reisetid under to timar Bergen-Oslo og at Bergensbanen held fram som turist- og regional/lokalbane.

Feil samferdselsstrategi

Bent Kyllesdal



Det sies at det skal bygges ut dobbeltsporet jernbane i det såkalte IC-trianglet. Faktum er at det snart er bygd ut et firefelts motorveinett i steden. Det har skjedd en gledelig endring under denne regjeringen med mer penger til jernbane, men utbyggingen går alt for sakte. Bondevik I og II ga bare smuler til jernbanen så det meste sto stille på Østfold- og Vestfoldbanen i 7 år. Selv om de Rødgrønne har økt jernbanebevilgningene, fortsetter de den store satsningen på firefelts motorveier. Det er allerede helt ferdig utbygd firefeltsvei fra Svenskegrensa til Tønsberg. Jernbanen følger dessverre fremdeles stort sett traseer fra 1800-tallet, og er utkonkurrert på reisetid. Alternativet til denne regjeringen er en FrP og Høyre dominert regjering, så det hjelper ikke noe for jernbanen. Denne regjeringen må nå skjønne at de må prioritere jernbanen framfor flere firefeltsveier!

I følge NRK Brennpunkt i 2008 er det de siste ti årene bare fullført 33,4 kilometer med nye jernbanestrekninger. Det er mindre enn det ble åpnet ny firefelts motorvei i Norge bare i 2007!

Det viktige nå er at alle nye prosjekter oppgraderes til hastigheter på MINST 250 km/t i tråd med Transport og kommunikasjons komiteens vedtak. Det kan virke som om Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket har tolket dette til å være opp til 250 km/t. Det er ikke godt nok i det 21.århundre med alle de firefeltsveiene som bygges. Når en planlegger må en også ta med reisetiden til og fra stasjonene. Da holder det ikke at toget har samme reisetid som bilen. Med riktig kurvatur på nye baner knuser toget bilen på reisetid. Med dagens planer blir toget kun konkurransedyktig når det er kø på veien. Det er dårlig utnytting av de store investeringene. Et gledelig lyspunkt er endringen Jernbaneverket har gjort i planene ved Holmestrand.

Med den store flytrafikken Norge har må vi så fort som mulig få kommet i gang med å bygge høyhastighetsbaner mellom de store byene. Da etter konseptet flerbruksbaner og med hastigheter og linjeføringer som tillater flere stopp underveis. En må for eksempel ikke bare tenke Oslo – Bergen, men Østlandet - Vestlandet. En må legge banen der den får med seg befolkningstette områder underveis, og knytter til seg byer og tettsteder som i dag ikke har jernbane. Eks. Haugesund, Sauda, Odda, Sørlandsbyene og Ålesund. Da vil slike baner få større klimaeffekt også. Samferdselsmyndighetene bør lytte mye mer til Norsk Bane AS sine forslag. De ønsker at vi skal få en lønnsom og konkurransedyktig jernbane.

NSB fyller hullene

Nye ruter fra 13. desember betyr at NSB innfører en del nye avganger slik at kundene får en høyere og jevnere frekvens. Største nyheten er kvartersavganger Sandnes-Stavanger takket være det nye dobbeltsporet!

LOKALTOG:

Stavanger:
Det blir kvartersruter Stavanger-Sandnes på hverdager kl. 06:00-20:00. Ny avgang fra Egersund 05.06 til Stavanger Et par avganger forlenges fra Nærbø til Egersund på hverdager.

Bergen:
Det blir justering i togtidene Voss-Bergen på ettermiddagen i helgene. Lørdager blir det dessuten en ekstra avgang fra Voss til Bergen.

Oslo:
Asker–Lillestrøm og Skøyen–Ski; får halvtimesavganger hele kvelden mandag – fredag og søndag.

Drammen–Dal; Hele strekningen kjøres nå også lørdag og søndag. Togene får fast avgangstid fra Drammen 13 minutter over hel time.

Kongsberg-Eidsvoll; Alle tog vil kjøre helt til/fra Kongsberg, også om kvelden.

Skøyen–Årnes–Kongsvinger; Det blir tog hver time Skøyen – Årnes på ukedagene og nye avganger 05.02 Kongsvinger-Skøyen og 22.59 Skøyen-Kongsvinger. Lørdager blir det tog hver time mellom 7 og 15 og ny avgang fra Kongsvinger 06.55.

Spikkestad–Moss; Kjøres søndager med timesavganger fra Moss fom. 13.14 og fra Spikkestad fom. 15.01 samt ny avgang Oslo S – Moss 14.48

Skøyen–Mysen–Rakkestad; Får tog hver time lørdager mellom kl 07 og 15.

Porsgrunn – Nordagutu – Notodden; Dagens avgang fra Skien 12.20 til Notodden blir kjørt fra Porsgrunn 12.11.

REGIONTOG:

Oslo-Halden-Göteborg; Får ny avgang fra Halden 14.00 og fra Oslo S 16.00 i helgene.

Skien-Oslo-Lillehammer; Det blir timesavganger fra Skien mellom 05.38 og 12.25 og deretter halvtime til 20.20. Fra Lillehammer blir det timesavganger fra 04.19 (kun til Oslo S) og til 13.15. På søndager blir det en ny avgang fra Skien 04.37

Oslo–Bergen; «Ski-togene» blir kjørt Bergen - Ål fredag ettermiddag og Ål - Bergen søndag ettermiddag i perioden 8.1.2010 – 21.3.2010.

Oslo–Trondheim; 08.07 fra Oslo S og 14.08 fra Trondheim stopper ved Kvitfjell i perioden 13.12.09-18.04.10. Lørdager stopper også 15.25 fra Trondheim

Oslo–Kristiansand–Stavanger; Nattogene får stopp på Neslandsvatn, Vegårdshei og Vennesla.

Trondheim–Mo–Bodø; Alle togene får stopp ved Mørkved holdeplass.

Hamar-Røros; Det blir flere sitteplasser på togene fra Hamar 16.08 og fra Røros 12.18 mandag – torsdag

Trondheim – Östersund får bedre korrespondanse til Sundsvall i Sverige

For nærmere detaljer, se NSBs rutetabeller

Bedre kollektivtilbud = Mindre bilbruk

Bilbruken til Oslomarka må reguleres og den offentlig transporten bedres. Marka skal være for alle; for dem som trener og for tur- og naturopplevelser.

Tore Frisell Haagensen

I lang tid har Maridalen som innfallsport til Oslomarka opplevd en utvikling av "fritt og vilt-parkering". På Movann stasjon var det blitt vanskelig å komme seg fra toget og ut i Marka på grunn av alle bilene. Nå er det satt opp soneparkeringsforbudskilt. Et fantastisk ord som når det uttales kan være god trening i seg selv. Den frie og ville parkeringen flytter imidlertid på seg, så forbudet bør aktiveres flere steder. Friluftsetaten i Oslo kommune gjør vel så godt den kan når de legger store steiner langs veiene for at ikke skogene skal bli rene parkeringsplasser og utrykningsmannskaper håper de ikke må rykke ut i disse områdene. Togene på Gjøvikbanen går sjeldnere i helgene enn ellers i uken, men nå blir det ansatt en ny direktør og vi kan kanskje håpe på en forandring?

Jeg vil foreslå noen tiltak som kunne gjøre det hyggeligere og bedre for både Markabrukere og fastboende:

- Oppgradering av de lovlige P-plassene, inkl info om kollektivtilbudet.
- Oppgradere buss/tog og trikkeholdeplassene til en standard som gjør det komfortabelt å vente..
- Kjøre Bygdøybussen (30) helt til Skar så man slipper å bytte buss.
- Soneparkeringsforbud i Sørkedalen, Maridalen og Bygdøy

- Forlenge Holmenkollbanen til Tryvann
- Kjøre Hakadaltoget også i helgene.

Hakadaltoget er det ideelle alternativet til en mengde gode turmuligheter i Nordmarka og Lillomarka og uten problemer kan dette toget stoppe på alle utfartsstedene som Kjelsås, Sandermosen, Snippen, Movann, Nittedal, Åneby, Varingskollen og Hakadal. Legger man til Stryken så vil alle bli fornøyde og toget kan returnere derfra.

God tur!

Shinkansen klar til avgang frå Kyoto stasjon, foto: TEE

Høyre vil ha raskere jernbane

Et konkurransedyktig jernbanetilbud gir fantastiske gevinster for enkeltmenneskene, samfunnet og miljøet.

Øyvind Halleraker, Høyres fraksjonsleder i Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget

Det haster med å få bygget ut det norske vei- og jernbanenettet. Vi trenger bedre fremkommelighet og sikrere og kortere reisetider over hele landet. Høyre ønsker derfor en satsing på Jernbanens infrastruktur.

For å få til dette er Høyre opptatt av å finne nye løsninger som kan gi raskere og mer rasjonell utbygging, drift og vedlikehold av anlegg innenfor samferdselssektoren. Erfaringene fra de første OPS-prosjektene som er fullført er så gode, bl.a. med halvert byggetid og bedre kostnadskontroll, at modellen bør videreføres på egnede strekninger innenfor vei- og jernbaneutbygginger. Av uforståelige grunner har Regjeringen frem til nå sagt nei til bruk av OPS som finansieringsform. Høyre vil ta i bruk prosjektfinansiering og OPS på bygging av nye dobbeltspor – og i utviklingen av Intercity triangelet.

Dessverre ser vi at dagens organisering av Jernbaneverket ikke lenger er optimal. For å sikre togbrukerne gode nok jernbanetjenester trenger vi en modernisering av Jernbaneverket. Dette må gjøres for å få ryddet opp i problemene og uklare ansvarsforhold, slik at driften av jernbanen blir tilpasset utviklingen i samfunnet med endrede krav om effektivitet, brukervennlighet og service.

Høyre har nå levert forslag i Stortinget om å modernisere Jernbaneverket ved å omdanne dette til to ulike selskaper. Høyre mener at Jernbaneverket bør omdannes til statlige aksjeselskaper. Ett selskap som etableres med ansvar for å administrere utvikling og drift av jernbanens eiendommer og infrastruktur, og hvor eierskapet til stasjonsområder og kjøreveger blir overført til dette selskapet (dette betyr hele stasjonsområdene og tilknyttet infrastruktur, som overføres fra NSB og ROM eiendom). Og ett selskap som etableres for å utføre utbygging og vedlikehold av infrastruktur for baner i konkurranse med private aktører.

I 2002 deregulerte Bondevik II-regjeringen det norske jernbanesystemet videre. NSB ble omgjort til eget AS og Cargo-Net (tidligere NSB Gods) kunne for første gang møte konkurranse fra andre aktører i markedet. Cargo-Net har vist en imponerende kundeforståelse og markedstilpasning, som altså har resultert i en formidabel utvikling i jernbanens godsandel.

Utbyggingstakten er også veldig viktig. Det er et tydelig behov for flere kryssingsspor på 600 meters lengde, dobbeltspor, fortgang i Intercity triangelet og utredning av et høyhastighetsnett i Norge med grener mot Stockholm og København. Det bør snarest gjøres en grundig konseptutvalgutredning for å finne ut om dette vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt. I Høyre mener vi Regjeringens innsats på området er alt for liten. Vi mener dessuten den ikke er tilpasset den store planutfordringen det er å få fram et beslutnings grunnlag for vår tids største transportsatsing, som skal bli til glede og nytte for fremtidige generasjoners mobilitetsbehov.

Høyre tror på jernbanen som kommunikasjonsløsning. Men for at Jernbanen skal ha livets rett er det viktig at denne gir et moderne tilbud som er konkurransedyktig til andre alternativer. Dette betyr at både gods- og persontrafikk må oppleve tilbudet som det beste alternativ samlet sett vurdert ut fra pris, tidsbruk, service og komfort.

Hvor mange biler kan et dobbeltspor erstatte?

Godt spørsmål. Stadig flere mennesker og stadig mer gods skaper nye transportutfordringer. Og det er derfor våre ingeniører stiller seg spørsmål som ovenfor. Det nye dobbeltsporet mellom Lysaker og Asker øker for eksempel togkapasiteten med 11 tog i timen, og det tilsvarer faktisk en reduksjon på 5500 biler i timen. Signalanlegg fra Siemens sørger for trygg og pålitelig trafikk av togene. Vi har også løsninger innen rullende materiell, strømforsyning og flyplass- og postlogistikk. Og det er det handler om; å legge til rette for å frakte mennesker og gods på en tryggere, mer lønnsom og ikke minst; mer miljøvennlig måte.

www.siemens.no/mobility

SIEMENS

Totalservice fra en leverandør.

Balfour Beatty Rail AS er en ledende gruppe innenfor jernbane-teknologi, og er aktive i Europa, Nord- og Sør-Amerika og Asia.

Vår styrke er at vi har kompetanse og kapasitet innenfor alle teknologier.

- Spor
- Kontaktledning
- Kraftforsyning
- Signal og Tele

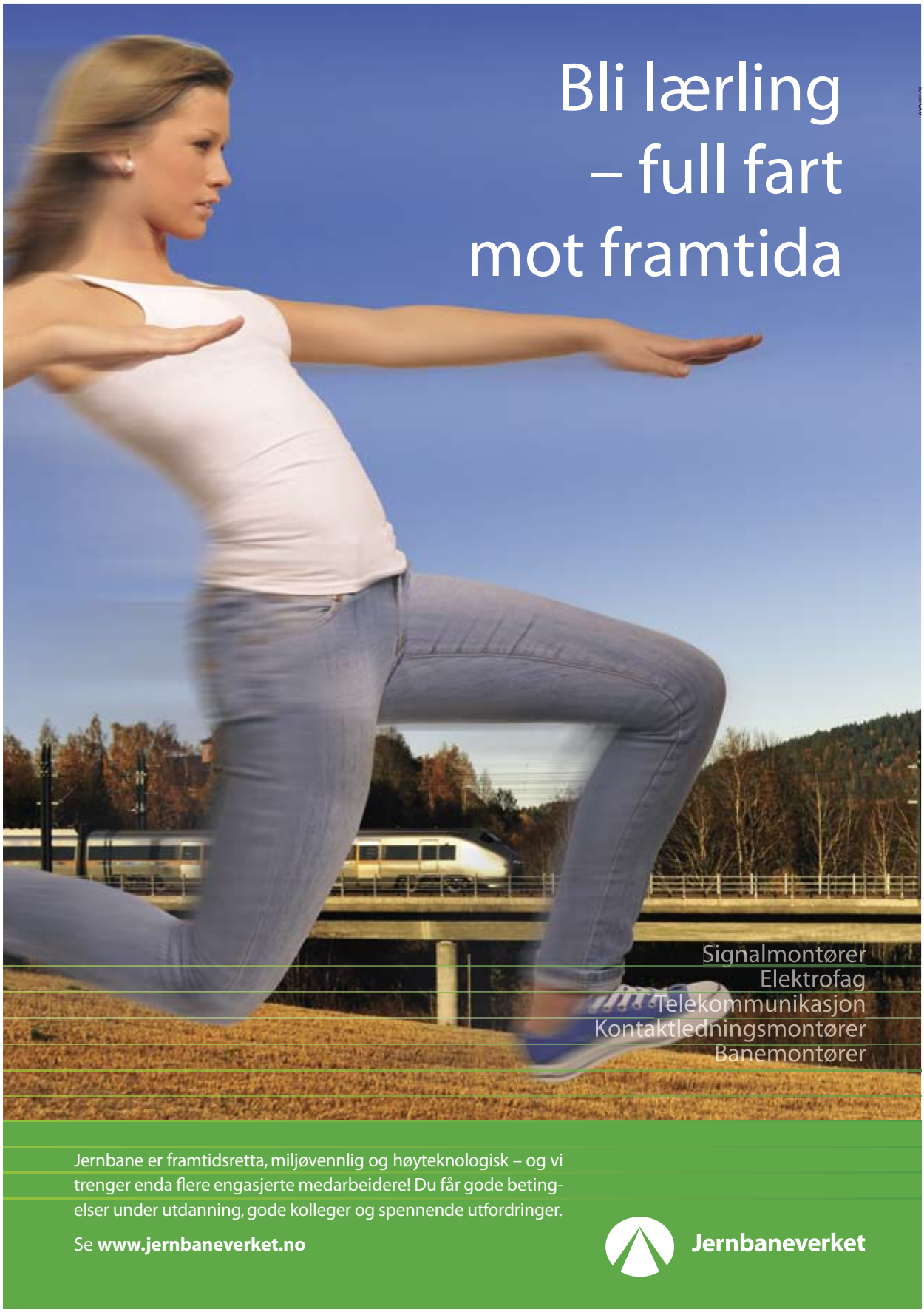
Våre kunder kan dermed få full service fra èn entreprenør.

The creation and care of tomorrow's railways

Balfour Beatty Rail AS
Industriveien 33
NO-1337 SANDVIKA
Tel: +47 991 01 888
Fax :+47 67 54 21 20
E-mail: info.no@bbrail.com
www.bbrail.no

Balfour Beatty Rail

B Économique
NORGE
DISTRIBUERT AV POSTEN NORGE
P.P.

B-PostAbonnement

RETURADRESSE:
FJ
P.b. 3455, Bjølsen
0406 Oslo