Tidsskrift utgitt av For Jernbane
30. årgang - Nr. 2 - 2011

FOR JERNBANE

Gis vi noe valg?

ISSN 0802-8915

FORJERNBANE
NR. 2 -2011

UTGIVER: Tidsskriftet FOR JERNBANE kommer med fire utgaver i året og utgis av organisasjonen FOR JERNBANE. FOR JERNBANE er en landsdekkende medlemsorganisasjon som virker for bedre rammevilkår for jernbanen slik at den skal utføre en vesentlig større del av transportarbeidet. Formålet er å skape et bedre totalmiljø og bærekraftig verdiskapning.

KONTIGENT: 2011 kr 200.

ANSVARLIG REDAKTØR:
LEDER: Kjell Erik Onsrud

ADRESSE:
FJ, Pb 3455, Bjølsen, 0406 Oslo

E-POST: post@jernbane.no
INTERNETT: www.jernbane.no

PRODUKSJON: Arkan AS, Oslo
OPPLAG: 1500
FRIST FOR BIDRAG: 5. september

FORSIDEFOTO: Ring 3 og Gjøvikbanen i Oslo, montasje: Per Skaset

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

INNHOLD

Bane i Agder	3
Eventyr	4
Under Bergeråsen	5
KVU-seminar	6
Jærbanen	7
Tog i Bergensområdet	8
Lite gods på skinner	10
Val 2011	13
Offensivt ruteopplegg	17
Fem på toget	19

Gis vi noe valg?

LEDER, KJELL ERIK ONSRUD

Det oljerike Norge er i ferd med å fullføre et motorvegnett i IC-triangelet, mens planlegging og bygging av nytt dobbeltspor ligger mange billengder etter. Det skal sterke overtalelsesevner til for å få folk som har bil til å ta toget. Som en av naboene mine sier; "Det fins ingen grunner til at jeg skal ta toget til Tønsberg når det koster mer enn bilen(bompenger og bensin) og tar lenger tid". Jeg opplever sjøl at mellom Grenland og Oslo går det fra dør til dør med bil på 2,5 timer, inkl. noe kø, anleggsområder og litt tofeltsstrekninger. Med buss, tog og T-bane tar det nærmere 4,5 timer. Når det politiske flertallet bygger motorveg må de også være klar over at de samtidig legger lista høyere for hva som er en konkurransedyktig jernbane. Om ikke nytt dobbeltspor skal bli et monument, må det tenkes utafor boksen, og det vil måtte knuses noen egg.

Politikere som har prøvd å prioritere jernbane tidligere har blitt sittende med skjegget i postkassa. I to Nasjonale transportplaner spilte Nord-Trøndelag inn at de heller ville bygge ut Nordlandsbanen enn E6. Resultatet var at de ikke fikk noen ting. På Sørlandet har alle seminarer og åpne møter dreid seg nesten 100 % om motorveg. Regjeringen lar Vegvesenet dominere arenaen og har hittil ikke sluppet til Jernbaneverket, eller andre som har forslag til ny kystbane. Da er det ikke enkelt å være kommunepolitiker i Agder og Telemark som kunne tenke seg et alternativ til firefelts motorveg. For Jernbane mener at som et minimum må planer for bane og veg foreligge samtidig og med flere alternativer slik at politikerne, og andre engasjerte, kan veie dem mot hverandre i forhold til målsettinger om transportkapasitet, arealinngrep, trafikk-klima-energisikkerhet og helse-fysisk aktivitet-lokalmiljø.

Også ved Mjøsa er det lokalvalg til høsten. Den regulerte traséen Minnesund-Kleverud er diktert av motorvegen. Helheten blir ikke bra hverken for jernbanen eller miljøet med klattvis utbygging langs gammel trasé, lavere fart enn på den 12 år gamle Gardermobanen, gjenværende enkeltsporstrekning og store inngrep langs Mjøsa og i Vorma. Med planlagt 5 års anleggspause burde det være tid til å vurdere på nytt forslaget til østlig trasé. De siste signalene fra Jernbaneverkets høyhastighetsutredning lover godt for en ev. nyvurdering. Jernbaneverket skriver nå at de ser konturene av et dobbeltspora flerbruksbanenett med mange stasjoner. Skal det være rom for stopp undervegs kan ikke tida kastes bort på langsomme linjer.

Giro vedlagt for dem som har glemt kontigenten

Referat fra årsmøtet 28/5; se nettsida under «om oss»

Bli medlem! www.jernbane.no

Bane i Agder

Miljø- og samferdselskomiteen har vært på besøk og møtt lokale politikere. Hovedfokuset har forståelig nok vært på sikrere og bedre veier. Med økende bilbruk er det nødvendig. Men atskillig mindre oppmerksomhet har kollektivtilbudet buss og bane fått, selv om mye taler for disse løsningene både samfunnsøkonomisk, når det gjelder reisekomfort, sikkerhet og miljø. .

KNUT HENNING THYGESEN,
ORDFØRER RISØR (RØDT)

Øde langs Sørlandsbanen øst

I flere generasjoner har bane tapt for veg. I vår landsdel har toget havnet skikkelig i bakevja. Den gammeldagse, langsomme og enspora traséen går langt inne i landet, langt fra der folk flest bor. Det er ytterst smått med tilbringertjeneste. For de fleste er tog i dag ikke noe alternativ. Vegvesenets sentrale plass framfor Jernbaneverket er tydelig både i landet og i fylket. Ressursfordelingen på plan er minst ti mot en, på investeringssida mye større.

Men også på Sørlandet har troen på togets framtid fått vind i segla de siste par åra. Nå snakker både Miljø- og samferdselskomitéen og lokale politikere og faginstanser om ny, dobbeltspora jernbanetrase langs kysten. Toget skal frakte folk raskt, komfortabelt, miljøvennlig og samfunnsøkonomisk lønnsomt mellom storbyene, og lokaltog skal binde sørlandsbyene sammen. Om et halvt år skal en omfattende utredning om høyhastighetsbane legges på samferdselsministerens bord og innarbeides i den nye norske transportplanen (2014-2023) Kampen om prioriteringer her er allerede i full gang.

I de siste åra har også Jernbaneforum Sør som bl.a. jobber med sammenkobling Vestfoldbanen/Sørlandsbanen (genistreken) fått trua på ny kystnær trasé med høyhastighetstog (250 km/t). Fylkespolitikerne i Agder har bevilget penger til å utrede hva en høyhastighetsbane kan bety for landsdelen. Kommer NHO etter?

Mye tyder på at SørVestbanen har et godt prosjekt. Strekningen har et godt kundegrunnlag og befolkningen i regionen vokser. Det er fem hovedtraséer i landet som nå sées på av den statlig oppnevnte Høyhastighetsutredningen, SørVestbanen er en av dem. Det blir altså kamp om å vinne fram i konkurranse med andre landsdeler!

Arbeidet for sikrere og bedre veier er viktig, men den må sees i sammenheng med satsing på bane. Jernbanen må avlaste veiene. Vi kan aldri bygge oss ut av veiproblemene. Vi må overføre deler av trafikken til jernbanen. Det gjør "alle" andre land.

For Sørlandet gjelder det å heise kampfanen for toget i tida som kommer, det peker framover. For Sørlandet vil det være avgjørende for å utvikle næringsliv, sysselsetting og gode by- og bomiljøer.

Gulltoget

Leste siste nummer av For Jernbane og om Gautrain. Et lite poeng dere ikke har fått med dere; GAUTENG er ikke bare navnet på provinsen. Det er setswana (eller xhosa?) og har en betydning. Gaut betyr gull, og gauteng betyr stedet der man finner gull. Johannesburg heter Gauteng på lokalspråket (uttales hauteeng). Et lite ordspill her som du skjønner; gautrain betyr rett og slett gulltoget.

Jeg har bodd i Botswana i to år og lært meg litt setswana. Deler av Johannesburg bruker setswana.

Torstein Fjeld

Eventyret om de sju stygge togtrollene....

Det kunne vært fristende å kalle dette for "Toget og de sju norske mytene". Det ville vært mer i samsvar med vår triste samferdselsvirkelighet – men la oss heller beholde et folkeeventyrlig skjær over blånene

JENS HANSEN

"Troll nr. 1
"Norge er så langt og rart at her blir det altfor dyrt å bygge jernbane, og så mye fjell da!"
Fakta: Anlegg av jernbane i Norge er ikke dyrere enn de fleste steder på kontinentet. Vi har fjell, ja vel, men det byr ikke på uoverstigelige problemer. Det er ikke spesielt dyrt å sprenge tunneler. Fjell krever mindre forarbeid enn løsmasser i land som i Nederland, Tyskland. I nesten hele Norge er prisen på land mye lavere enn ellers i Europa. Dette er viktig for de totale byggekostnadene.

Troll nr. 2
"Det er jo altfor få mennesker her på berget!
Fakta: Det er helt nils å bruke et argument som "vi er 13 mennesker pr. kvadratkilometer". Vi er langt fra spredt utover heiene og fjellviddene. De fleste bor i korridorer langs dalbunnene eller i byer som ligger som perler på en snor – ideelt for by-til-by tog (eller "intercity" som det heter på trolsk)

Troll nr. 3
"Vi kan ikke investere så mye at det monner i samferdselsutbyggingen – det er faaalig det. Det blir renter så høye som Galdhøpiggen og trange kår for næringslivet"
Fakta: Næringslivet klager over skyhøye transportkostnader bl.a. fordi jernbanen - både for gods og passasjerer - har for liten kapasitet, går for langsomt og er upålitelig i forhold til våre konkurrenter. Det er dette som gir trange kår og presser rentenivået opp.

Troll nr. 4
"Det er altfor lite trafikkgrunnlag til å bygge lyntoglinjer her tillands"
Fakta: Trondheim-Oslo er Europas 9. mest trafikkerte flyrute, og Bergen – Oslo kan sammenlignes med London-Paris. I protestvisenes tid het det "Still deg opp i Storgata og begynn å telle biler – det kommer over 100 før trikken kjører frem.....". I dag passer det bedre med: "Still deg opp på Flesland/ Værnes og begynn å telle Boeinger ...."

Troll nr. 5
"Jeg tror ikke folk VIL ta tog lell – de er helt hekta på bil og fly"
Fakta: En rekke meningsmålinger har vist det motsatte: Sist har det britiske konsulentfirmaet Atkins, etter omfattende intervjuer med et utvalg på 3000 nordmenn vist at langt de fleste heller ville reise med høyhastighetstog enn fly SELV OM billettprisen var 50 % høyere! (Jernbanemagasinet, nr. 2, 2011). Erfaring fra land med lyntog viser også at folk foretrekker tog framfor fly og dels bil.

Troll nr. 6
"La gå at det blir litt trafikk på disse glinsende lyntogene. Nok blir det ikke likevel til at vi kan bruke noe av oljegullet i hvelvet under Soria Moria slott. Her tillands krever vi minsanten forhåndsgaranti for full inntjening og feit lønnsomhet for alle offentlige prosjekter – ser du"
Fakta: Dette trollet juger så det renner. Det stikker det stygge hodet sitt fram når det passer – og så er det søkk borte igjen. Ingen verken så eller hørte noe til det ved prestisjeprosjekter som Operabygget, nytt nasjonalgalleri, Nordkapptunnelen, Lillehammer OL, Ski-VM eller for den saks skyld Co2 rensing og full barnehagedekning"-. Ved raske jernbaneprosjekter som kan true Dovre eller Hallingskarvet spretter trollet opp og utstøter heslige rop om eventyrlige inntjenings- og lønnsomhetskrav. Kanskje fordi det føler sitt naturlige revir truet?

Theodor Kittelsen Skogtroll 1906

Troll nr. 7
For dette trollet har vi ikke noe verifiserbart sitat – selv om vi støter på det overalt – i likhet med Bøygen(en nær slektning) er det kul umulig å få tak på. Noen hevder at det også er i nær slekt med finanstrollet som vil at alt oljegullet skal foræres til Wall Street-mafiatrollet. Det holder visstnok til i mørke kroker i Finansdepartementet, deltar aldri i samferdselsdebatter men sørger for at det aldri blir kapital til annet enn klattevis utbygging – og fryder seg over at det derved har nærmest ubegrenset makt. Mange mener at dette er det farligste av alle trollene – men klarer vi å lokke det ut av de mørke krokene så sola får skinne på det vil det sprekke som alle andre troll, sies det.. Noen mener de har hørt det snakke på hedmarksdialekt, andre sverger på de har hørt det reneste oslomål, men med mange eeh – eeh innimellom –men la nå det være – sprekker dette trollet sprekker de andre også. Da vil sandelig at alt gullet under Soria Moria vil komme til nytte for hele kongeriket når det ikke lenger har de 7 stygge trollene til å vokte på det. Ønsketenkning?

Vi er nødt til å si : Snipp snapp snute .. måtte bare eventyret ikke være ute!

Kongsvingerbanen og Riksveg 22 under Bergeråsen

Idéen om å legge både Kongsvingerbanen og Rv 22 og utenom Fetsund blei presentert på et folkemøte i regi av Senterpartiet tidligere i vinter. En slik løsning ville fjerne de fleste problemene, både for Fetsund og for pendlere på jernbane og veg gjennom Fet. Siden planen bare ble presentert muntlig på dette møtet vil jeg her utdype den nærmere.

SIGMUND ANDERSSON (pendler og fylkestingskandidat for Senterpartiet)

Den foreslåtte traséen gjennom Fet kommune, kilde: atlas.no

Konsvingerbanen må få dobbeltspor fra Lillestrøm til brua over Leira, og derfra bygges det ny bane i tunnel under Bergeråsen fra Borgen til Skårer, på bru over Glomma og inn på dagens bane rett nord for Guttersrud. Banen må få dobbeltspor helt til Sørumsand. Dagens bane beholdes for lokaltrafikken i Fet. Lokaltoga som i dag snur på Lillestrøm, og som fra 2012 skal gå hvert kvarter, kan fortsette via Fetsund til Sørumsand. Siden disse toga ikke trenger ta hensyn til passasjerer fra Nes og Glåmdalen kan de godt stoppe på alle stasjoner. Svingen stasjon flyttes bort til Varåa der det kan lages en stasjon som oppfyller sikkerhetskrava, samt med bedre parkeringsplass. Plattforma på Guttersrud flyttes bort til kryssingssporet på Roven, slik at ikke togstopp her skaper forsinkelser videre. Toga til Årnes, Kongsvinger og Sverige, samt godstoga, vil gå på den nye banen gjennom fjellet, og det blir gode overgangsmuligheter både på Lillestrøm og Sørumsand.

Rv 22 bygges som tofelts motorveg fra Borgen ved Leira, i tunnel langs den nye jernbanen og på felles bru over Glomma. Ved Guttersrud bygges det ei avkjøring for trafikk til Sørumsand. Vegen går videre gjennom skogen til Varsjøen der det bygges rundkjøring på Kompvegen. Rv 22 fortsetter gjennom skogen til Skjatvet på Hølandsvegen og Bjørkeflåtten sør for Gansdalen, der en kommer inn på dagens Rv 22.

På dette viset får vi en veg utenom alle flaskehalsene i de tettbygde delene av Fet. Vi unngår også naturreservatet ved Merkja og de freda og vernerverdige lenseanlegga. Både jernbanen og vegen vil for det meste gå i ubebodde skogsområder eller i tunnel, og dermed ødelegges svært lite av kulturlandskapet og matjordområdene i kommunen. Det er dessuten mye billigere å bygge i skogsområdene, både på grunn av grunnerverv og grunnforhold. En vil slippe utsklidninger av den typen vi nå ser på nye Riksveg 2.

Totalleverandør av betongelementer for jernbane

Sviller - Sporvekselsviller - Mofix, smart fundament - Tunnelforinger
Plattformløsninger - Støyskjermer - Broer - Kulverter - Kabelkanaler

Tlf. 67 57 39 00 **www.spenncon.no**

A COMPANY OF CONSOLIS

Spenncon

På KVU-seminar
Dovrebanen, Hamar 27-28 april

Hva er et ideverksted? 2 dagers samvær med hjernestormende innfall i de frie assosiasjoners ånd der alle idéer flyter fritt i grupper under konstant omstokking. Utvilsomt en løsning der raske genistreker fra uventede vinkler og lynende ukonvensjonelle løsninger klistres og limes på vegger og tavler….

JENS HANSEN (TEKST OG FOTO)

Vel… ikke helt: Føringer er lagt – løypa er maskinpreparert, som det heter på skispråket. Bare tittelen er retningsgivende nok: "Dovrebanen" …..Hva om noen skulle bringe den geniale idé på bane at traséen gjennom Østerdalen-Kvikne er 30-40 km kortere, har lettere terreng med langt bedre kurvatur og ikke minst 300 m lavere passhøyde – mer fremtidsrettet for lyntog eller hva? Ah, da blir det ingen DOVREBANE! En rask opptelling av innkalte ordførere gir mer enn et hint: Eidsvoll – Stange – Hamar – Lillehammer etc på rekke og rad - ingen frekke innstikk fra nabodalfører skal forstyrre idédugnaden ….. Vel; Gudbrandsdalen har jo også mye å by på – det fremheves ganske riktig fra flere deltagere at traséen er viktig for en mulig Mørebane og mange gudbrandsdøler vil sikkert til trønderhovedstaden fra tid til annen.

Og hva med en tverrforbindelse fra en forbedret Gjøvikbane via Moelv og Hamar til Elverum? Bokstavelig litt vel på tvers av et Dovrebanekonsept - forslaget ble faktisk likevel streket opp på et av kartene - men først utpå ettermiddagen dag 2.

For først må vi jo idéstorme frem det "bevilgningsutløsende argument" - for å få åpnet ressursene i det kongelige finansdepartement må vi flittig etterprøve konsekvensene av å ture frem som hittil – med provisoriske løsninger på skranglete enkeltspor supplert med ekspressbusser og kanskje allernådigst et nytt krysningsspor eller to. Når dette alternativet er grundig veiet og funnet for lett – ja da er det kanskje mulighet for en ekstra milliard eller to for noe fremtidsrettet for Norges hovedakse nord-sør. Og vi som trodde at i et demokrati skal myndigheter og embedsverk rette seg etter fattede beslutninger? Neida – behov må markedsføres skal de ha noen sjanse.

Da er meget av første dag gått med til behovsformulering – riktignok med innlagt bøy og tøy for å fremme blodomløpet blant de små grå celler. Nyttig – siden JBVs reglement bare tillater to glass vin til aftenens gourmetmiddag – som ingen kan ha noe å utsette på.

På dag 2 skal vi ha muligheter for litt mer konkret diskusjon, men temaet begrenses snart til Inter-City problematikk. Litt blir riktignok sagt om mulighet for plassering av eventuelle nye godsterminaler, beliggenhet av ny stasjon i Hamar, en ny lokalstasjon ved Minnesund og alternativer til

Hopp og sprett

Klipp og lim

Mjøstraséen; matnyttig og bra alt sammen. Men så koker debatten ned til kiving over stoppmønster for Inter-City; Skal alle tog stoppe på Eidsvoll eller ikke? Hva med Stange?? Man får følelsen av at først her er det åpent for réell deltagelse og faktisk medbestemmelse – og da stiger naturligvis debattemperaturen en smule – dog uten at vi denne gangen opplever noe som ligner på munnhuggeri.

Da undertegnede må forlate møtet litt før avslutningen for å ta et telehiv-tog sørover, er stemningen god. Det blir tid til et lite tilbakeblikk sammen med en annen deltager fra pressgruppefronten, som skal samme vei. Vi prøver oss på et lite overslag over kostnadene for mat, hotell, medbragt skrivehjelp-stab og bøy-og-tøy-konsulenten, men finner at vi vil avstå fra noen spesifikk kost/nytte-vurdering av et så utmerket tiltak. OG: La det for sikkerhets skyld være sagt: Intet er fjernere fra undertegnede enn sur kritikk av arrangører og aktivitører for dette og lignende seminaraktiviteter.

Rammene for tema og innhold er nok forhåndslagt på høyere hold og på forhånd gjort for snevre til at det egentlig er mulig å legge opp til noen virkelig fruktbar diskusjon om hvordan strategien for fremtidens transportmønster i Norge skal utformes. Men, moro var det lell.

Jærbanen

Dobbeltsporet Stavanger-Sandnes er ferdigstilt. Den nye ruteplanen har gått seg til og de reisende har funnet veien tilbake.

ARNT OVE SKOGLY (TEKST OG FOTO)

Bryne st.

Lokaltogene på Jærbanen er igjen på god vei til å bli velfylte i rushtiden. Ståplasser er ikke uvanlig i flere tog. Trangere vil det bli. Flere nye store arbeidsplasser planlegges i nærheten av stasjonene de neste årene. Den største er Aker Solutions nye hovedkvarter som vil bli lokalisert umiddelbart ved Jåttåvågen stasjon. Bygget vil ha 2200 kontorarbeidsplasser, men bare 500 p-plasser for bil. Store boligkompleks, skoler, kjøpesentre og andre byutviklingsprosjekter er også under utarbeiding tett ved Sandnes og Bryne stasjoner. Ved Øksnavadporten er en større næringspark under oppføring. I utgangspunktet er dette en drømmesituasjon, spørsmålet er om man klarer å øke kapasiteten i takt med etterspørselen.

Jærbanen har hatt en eventyrlig vekst i antall reisende i lokaltrafikken på 30 % siden 2008. Regulariteten er svært høy mellom Stavanger og Sandnes, samtidig sliter togene med å holde rutetidene på den enkeltsporete strekningen. På flere stasjoner er regulariteten svært lav på flere tog. Dette gir liten forutsigbarhet for daglige reisende bla. med hensyn til busskorrespondanser.

En løsning som nå vil bli valgt fra ruteendring er å prioritere lokaltogene ved kryssinger. Det betyr at flere regiontog får opptil 20 minutter lengre kjøretid. Lokaltogene vil også få lenger kjøretid, men her er forskjellene marginale. Dette er et omstridt tema da mange mener at regiontogene allerede er i ferd med å tape terreng mot stadig bedre veiforbindelser på Sørlandet. Morgentoget fra Stavanger til Oslo vil sannsynligvis få avgang etter ruteendring før klokken 06.00. Dette begynner å bli noe i det tidligste laget for mange reisende.

Et annet poeng er at planlagte anleggsarbeider antakeligvis ville gjort dagens rutetabell umulig å leve opp til. I 2012 starter sannsynligvis arbeidet med forlenget kryssingsspor på Bryne og nytt vendespor inn på Ålgårdbanen i Ganddal. Senere skal kryssingssporene forlenges på Nærbø, Vigrestad og Ogna. Kontaktledningsanlegget skal også fornyes Egersund-Sandnes og her er man allerede godt i gang. NSB har spilt inn mot Jernbaneverket at de ønsker muligheten til å kjøre doble togsett til Nærbø. Det vil bety utbedringer på Ganddal, Øksnavadporten og Klepp. Skal disse stasjonene oppgraderes til dagens standard med bla. eliminering av planoverganger står man foran et omfattende arbeid.

Det er med andre ord store utfordringer fremover. Mye tyder på at man kan få en situasjon der man vil slite med å holde tritt kapasitetsmessig med økende etterspørsel i lokaltrafikken. Tilslutt vil mange pendlere gå lei og velge bilen. Samtidig vil regiontrafikken få problemer etterhvert som den taper terreng mot bil og raskere bussforbindelser. Det bygges nå ut motorvei i stor stil også vest for Kristiansand, mens region og godstogene fremdeles snegler seg i 20 km/t gjennom Drangsdalen. En del av skylden kan legges på et flertall av politikere som i flere år har vært altfor lite interessert i jernbanen. Lite «trøkk» gjør at noen lengre kryssingsspor trolig er det hele Sørlandsbanen får det neste tiåret. Det er bedre enn ingenting, men få av dem som ser utfordringene i det daglige har særlig tro på disse «billigløsningene» i lengden. Kapasiteten øker ikke nok i forhold til innsatsen og togtrafikken blir fremdeles svært sårbar ved driftsforstyrrelser. Det nødvendige vedlikeholdet på infrastrukturen kompliseres også unødvendig.

Det burde være klart at å satse videre på enkeltspor sør for Sandnes ikke er en løsning for fremtiden. Et skikkelig dobbeltspor videre mot Egersund bør bygges så snart som overhodet mulig. Samtidig bør også Ålgårdbanen gjenåpnes som ledd i en større satsing. Unnlater man å satse vil jernbanen i Rogaland stadig stange hodet i taket kapasitetsmessig. Det er uomtvistelig at Jærbanen ennå har et stort potensiale, men skal det realiseres må alle involverte aktører tørre å tenke stort.

Kombinér lokaltog og fjerntog i Bergensområdet

Bergen st. Foto: Roar G. Nilsson

Vil bybana i Bergen føra til betre trafikkavvikling og miljø, og gje positive ringverknader for Bergensregionen? Eller vil ei raskare tunnelbana løysa utfordringane betre? Vidar Sætre argumenterer i denne artikkelen for eit raskare banesystem i regionen, m.a. for å unngå realisering av motorvegplanar.

VIDAR SÆTRE

For snart eitt år sidan opna første byggjetrinn (Sentrum - Nesttun) av den nye bybana i Bergen, og 2. byggjetrinn Nesttun - Lagunen er no under arbeid, og venta ferdig neste år. Og byrådet har vedteke planprogrammet for 3. byggjetrinn; strekninga Lagunen - Bergen lufthavn. På sikt er intensjonen å byggja bana til fleire bydelar; til Åsane, Fyllingsdalen og Loddefjord, og til Straume i Fjell kommune og Knarvik i Lindås kommune.

Vil denne bybana føra til betre trafikkavvikling og miljø, og alt i alt gje positive ringverknader for Bergensregionen? Eg for min del har tvilt i fleire år. Og meir og meir ettersom eg har arbeidd med eit alternativt banekonsept - eit konsept som eg trur har langt sterkare potensiale i seg både for trafikkavviklinga, miljøet og den regionale utviklinga.

Kort fortald handlar mitt alternativ om å sjå bybanetraséane og ulike fjerntogtraséar som delar av same banesystem. Eg trur ikkje det finst planar om å kopla desse i hop, sjølv om bybanetraséen f.eks. passerer like ved jernbanestasjonen.

Der det går parallelle motorvegar, vil ei bybana gå for sakte til å konkurrera med bil eller buss når køproblema på vegane er moderate. I dag går det motorveg parallelt på strekninga Lagunen - Fjøsanger - Sentrum, som eg trur vil svekka trafikkgrunnlaget for banestrekninga Lagunen - Nesttun - Sentrum. Utan kø på bilvegen vil Lagunen - Bygarasjen ta 14 minutt, medan bana vil bruka omlag 30 minutt.

Etter at Ringveg vest 2. byggjetrinn er ferdig om eit par år, vil strekninga Birkelandskrysset - Bygarasjen utan kø ta 16 min, men bana vil bruka 40 min. Her skal bana gå ein heilt annan trasé, men den siste tidsskilnaden er eit døme på at dess lenger vekk ein kjem frå Sentrum, dess større vert skilnaden i reisetid i bybana sin disfavør. Tilsvarande når bana står klar til sentrale delar av nordre bydel Åsane. Då kan ein med bil reisa mellom næringsklyngja nær Birkelandskrysset, og sentrale delar av Åsane, på 25 minutt, medan bana truleg vil bruka 65 minutt. Ekspressruter med buss vil bruka mindre tid enn bana. Alt i dag skal bussen etter ruta bruka 33 min på Birkelandskrysset - Åsane terminal når den køyrer om Fjøsanger. På ein framtidig Ringvei vest vil ekspressbuss bruka omlag 38 minutt - også det mykje snøggare enn bybana.

«Transportananlysen for Bergensområdet 2010-30» (vedteken 2007) inneheld prosjekt for i alt 37 mrd; fordelt på 25 mrd til vegar og 12 mrd til utviking av kollektivtransporten. Herav 9 mrd til bybana. Finansiering: 29 mrd trafikantbetaling, 8 mrd statlege løyvingar. Dess meir biltrafikk, dess

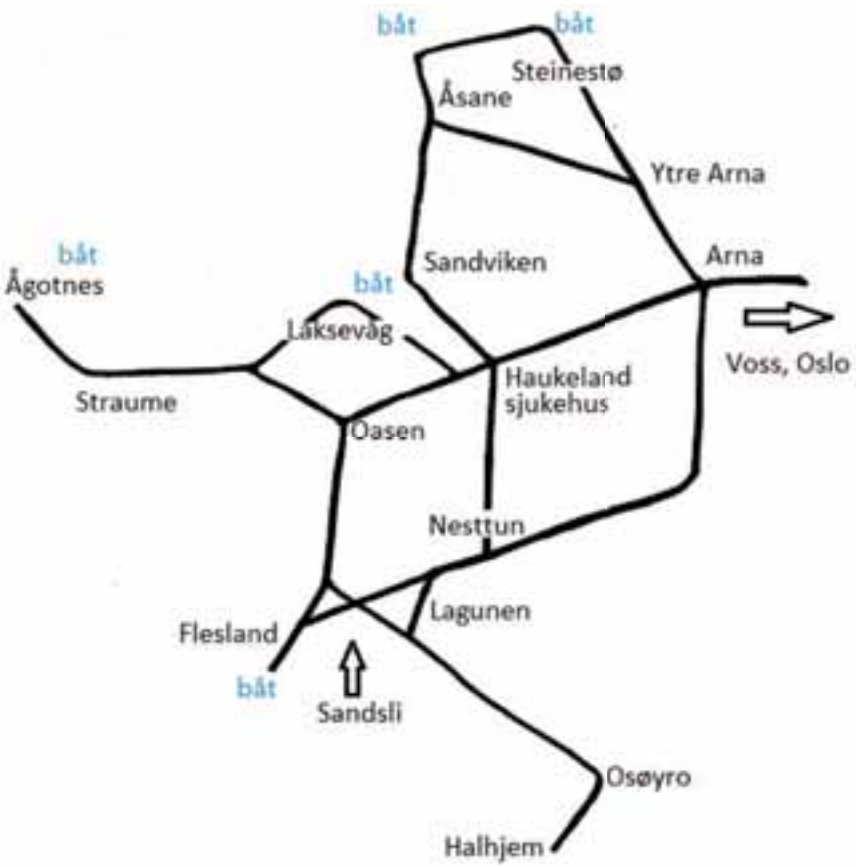
meir pengar i bompengekassen etter dagens finansieringsmodell.

Me treng difor ein ny banepolitikk for Bergensområdet. Dagens trikkekonsept meiner eg kun høver i sentrumsnære område, og banetraséane bør finansierast uavhengig av biltrafikken.

Argument mot tunnelkonsept, er at slike vil gje svakare reiseoppleving og truleg verta dyrare å byggja - ikkje minst stasjonane. Ein tunneltrasé tippar eg vil ha ein meterpris på omlag 200.000 kr, utanom stasjonane. Men det har vist seg dyrt å byggja oppe i dagen òg. Kalkylane for 2. byggjetrinn av bybana er heile 389.000 per meter, mot 212.000 for 1. byggjetrinn. I tillegg kan det argumenterast mot trikkekonseptet at bana går for sakte, og at risikoen er høgare for ulukker fordi banetraséen kryssar andre trafikkårer. Og når bana går sakte, trengst det fleire vogner for å frakta same tal passasjerar over same tidsrommet; m.a.o. ein ekstrakostnad både av materiell og av personell.

Erfaringane med bybana dei 9 månadene den har vore i drift, er at den har vorte råka av ein del ulukker særleg pga kollisjonar med bilar. Heldigvis ingen alvorleg skadd i desse ulukkene. Men bana må gå sakte forbi dei utsette partia. Toget mellom Sentrum og Nesttun skulle etter planane bruka 21 minutt, men etter gjeldande rutetabell tek den 25 minutt. Eg har høyrt snakk om ekspresstog som skulle klara strekninga 3-4 minutt raskare, men til no har ekspresstilbodet uteblitt.

Når politikarane i sine langtidsplanar ønskjer 2/3 av investeringsmidlane til motorvegar, vert det ingen god transportpolitikk. No har heldigvis baneløysingar stige i kurs på dei 4 åra sidan desse målsetjingane frå den nevnte transportanalysen vart vedtekne, slik at eg trur det er vilje til å gje bybane meir enn 9 milliardar dei næraste 19 åra. Men eg tvilar på om viljen er lika stor hjå politikarane til å prioritera ned dei aktuelle motorvegprosjekta. Når me då snakkar om at bybana har utsikter til å få kanskje berre 36 % av kva som er tiltenkt nye motorvegar, ser det verkeleg mørkt ut for Bergenslufta og avviklinga av trafikken i Bergen.



Linjekart for lokalbanenett i Bergensområdet, kartet er forenkla i høve til opphavsmannens framlegg

Eg ser liten realisme i å mobilisera fram eit mykje snøggare banekonsept isolert frå andre baneplanar. Den muligheten eg ser, er å kopla traséar for lokaltog til traséar for fjerntog som f.eks. dagens Bergensbana. Og til nye baner som Haukelibana og ei kystbana via Sunnhordland. Slik ser eg for meg direktereiser mellom t.d. Voss og Nesttun - Flesland, mellom Odda og Sotra, og mellom Nordhordland og Sunnhordland. Med Haukeland sjukehus som knutepunkt. Forutan sjølvsagt reiser til/frå Rogaland, Sørlandet og Austlandet. Her har heldigvis Norsk Bane AS teke til å tenkja i same retning. Og nettopp ei slik kopling til eit fjerntogkonsept, trur eg er nødvendig for å gjera det attraktivt å reisa med tog òg til utkantane av Bergensområdet.

Eg har teikna i detalj eit slikt banenett i Bergensområdet, inklusive til/frå Os. Ei banereis med lokaltog mellom Osøyro og Bergen sentrum tek omlag 24 minutt, dersom toppfart 144 km/t og 9 stopp undervegs, og stasjonsopphald 30-45 sek. Med stopp på 13 stasjonar har eg rekna ut at reisetida vert 29 minutt. Til samanlikning kan ein køyra bil same strekninga på 27 min etter at nye motorvegen er ferdig. I slike tilfelle konkurrerer jernbana på tid. Men eit tilsvarande trikkekonsept vil bruka 50-55 min på same strekninga, mot 46 minutt med dagens busstilbod og 35 minutt med ekspressbuss på ny motorveg.

No føreligg det ingen planar om ei ny Osbana, men ovanfornevnte viser at dette ikkje vil løna seg dersom ein satsar på dagens trikkekonsept. Dagens bybanetrikk er hjelpelaus i konkurransen med bil eller buss på nye motorvegar, det som før eller seinare vil skapa trafikkinfarkt på vegane i Bergensområdet, og som inneber bortkasta milliardar.

Det er snart nytt kommune- og fylkestingsval. I den samanhengen vonar eg å utfordra og vinna so mange kandidatar som mogleg til å sjå dei beste løysingane i transportpolitikken. Eg vil bidra til å starta eit lokallag av «For Jernbane» i Hordaland, m.a. med tanke på komande val.

Lite gods på skinner fra Europa

Mens vi har en høy andel gods med jernbane mellom store norske byer, så er andelen som krysser landets grenser med tog svært beskjeden. For å få mer gods over fra veg til bane i den grensekryssende trafikken foreslår Transportøkonomisk Institutt(TØI) å opprette "jernbanehavner" (rail ports) i Europa. I Drammen driver H. Strøm AS med grensekryssende varetransport med tog, og må avvise kunder på grunn av sprengt kapasitet.

Laiis-vogna erstatter tre trailere

Tog innenlands, trailer over grensa
Intermodale transporter med tog tar mer enn 1/2 godsvolumet mellom de store norske byene. Dette er internasjonalt sett sterke tall, og skyldes CargoNets pendeltog med høy frekvens og god framføringshastighet. Jernbanens andel av landbaserte transporter mellom Europa og Norge derimot er på beskjedne 5-10 %. Når hele 90 % av forbruksvarene Norge importerer kommer fra eller via Europa så er potensialet for mer gods på skinner stort. I 2007 var importen 70 % større enn eksporten(forbruksvarer). I grensekryssende trafikk scorer tog dårlig på frakttid og pålitelighet i forhold til trailer dør til dør. Togtransportører nevner ofte at de ikke bare mister kontrakter, men også holdes ansvarlig for følgene av forsinkelser.

TØI rapport 1118/2010 Grønn håndsrekning
Rapporten er en del av forskningsprogrammet TEMPO. Målet med programmet er å redusere drivhusgasser fra landbasert godstransport mellom kontinentet og Norge ved et skifte fra trailer til intermodal togtransport. TEMPO har beregna at overføring til jernbane har svært positive klimavirkninger. En sparer 85 % av oppvarmingen målt per tonnkilometer. Forskerne har tatt utg.pkt. i europeisk strømproduksjon og gjort beregningen i et 50-års perspektiv. Forskerne formulerer det også slik at vi med overgang til tog kan doble eksport/import og samtidig kutte klimagassutslippene med 1/3.

"Jernbanehavner"
Varene til Norge kommer fra flere land og opprinnelsessteder. Dette skaper små og hyppige volumer som favoriserer trailertransportene. TEMPO anbefaler at det etableres "jernbanehavner" nord på kontinentet hvor disse varestrømmene kan fanges opp og lastes om til jernbane for videre transport nordover. Det er også åpenbart at vi har felles interesser med Sverige her. Egnede lokaliteter for jernbanehavner kan være nedlagte skiftestasjoner eller lignende jernbanearealer som ikke lenger brukes i særlig grad. I tillegg til klimafordelen peker TEMPO på en rekke andre fordeler med å få godset på skinner; jernbane er potensielt raskest og billigst dersom det er lagt til rette for det, Europa satser på jernbanetransport og bør også vi skal vi henge med våre viktigste handelspartnere, vegnettet avlastes for potensielt ½ million tungtransporter hvilket er et betydelig bidrag til økt trafikksikkerhet og reduserte lokale miljø- og helseplager. Vegnettet er også belasta med køproblematikk og EU avgiftslegger tungtransport på veg. Dette kan unngås med tilrettelagte jernbaneløsninger.
Idéen til jernbanehavnene kommer fra suksessen med "tørrhavnene"(dry ports). På begynnelsen av 2000-tallet ble det opparbeida områder for lagring og håndtering av konteinere noen kilometer inn i landet, bort fra havna. Dette effektiviserte vareflyten og økte kapasiteten i havnene betydelig og ga et kraftig oppsving i handelen.

Forutsetninger
TEMPO retter seg mot vareeiere, logistikkbransje, politikere og forvaltning i de berørte landene. Avgjørelsene om hvordan godset skal fraktes til Norge blir ikke tatt i Norge, men av store internasjonale transportbedrifter. Før noen investeringer gjøres poengterer TEMPO at det trengs god oversikt over hvordan logistikkbransjen arbeider og er organisert, for at fremtidige jernbanehavner skal "treffe" behovet best mulig. Volumene må nemlig bli store nok til å forsvare pendeltog med høy frekvens og kvalitet. Fremtidige jernbanehavner må være koplet til de Transeuropeiske transportnettverkene(TEN-T). EUs Super Green prosjekt skal i vid forstand definere alle relevante faktorer

for å kunne etablere bærekraftige transportkorridorer. Prosjektet skal jobbe med 15 korridorer. Det nordiske triangelet inngår i disse. EU og medlemstatene har nylig blitt enige om å prioritere investeringer i en rekke transeuropeiske transportkorridorer. Innen 2020 forventes det å bruke 395 mrd euro på 30 prioriterte prosjekter. TEMPO anbefaler at norske myndigheter engasjerer seg utenfor landets grenser. Det er et viktig politisk og organisatorisk arbeid som må gjøres for å kunne etablere og drifte jernbanehavner med tilhørende transportkorridorer gjennom flere land. TEMPO peker på samarbeidet i barentsregionen og den baltiske regionen som mal for hvordan diskusjonene/arbeidet med jernbanekorridorer inn til Norge og Sverige kan organiseres.

Praktikeren

Mens EU jobber med tilrettelegging er det andre som har fått det til i praksis. Landets eneste privatdrevne jernbaneterminal ligger i Nybyen rett vest for Drammen stasjon der hvor Vestfoldbanen greiner av. H. Strøm AS etablerte seg her i desember 2003 i tomrommet som oppsto da CargoNet la ned tradisjonell vognlast. I samarbeid med Green Cargo tar H. Strøm AS daglig mot tre tog over grensa; to til Drammen og et til Rolvsøy i Østfold. Togene til Drammen kommer fra den store Hallsbergterminalen i Sverige hvor godsvogner fra hele Europa konsolideres, 6-8 vogner blir kopla av på Alnabru for å gå til Heimdal sør for Trondheim. "Vi kaller det flexitog", sier daglig leder Lars Strøm. Togene består av forskjellige typer vogner. Laais-vognene har en kapasitet tilsvarende tre trailere/sju kontainere, og blir losset under tak. "I 2009 håndterte vi 750.000 tonn. Volumet var omtrent det samme i 2010. Det betyr at våre tog årlig sparer vegnettet og miljøet for ca 37.000 lange trailertransporter", forteller Lars. Suksessen til H. Strøm har gjort at kapasiteten på terminalen i Drammen nå er sprengt. De trenger nye arealer for å kunne vokse videre, men møter betydelig motstand selv om alle politikere er for "gods fra veg til bane".

På tross av

"Det vi har fått til her er mer på tross av enn på grunn av", sier Lars Strøm Lars. Vi må betale leie av grunn og bygninger til ROM-eiendom mens CargoNet, i hvert fall inntil for få år sida, ikke betalte noe for sine arealer. Mens Jernbaneverket vedlikeholder og investerer i anleggene CargoNet bruker, så har vi måttet påkoste anlegget vi leier med ganske mange kroner og har i tillegg lagt ned mange arbeidstimer", forteller Lars. Videre har Drammen kommune vedtatt å byutvikle deler av jernbanearealet på Sundland hvor H. Strøm også leier, men foreløpig har ingenting skjedd. Kommunen ønsker også å byutvikle Nybyen, der hovedterminalen ligger, men har så langt ikke kunnet stille noe erstatningsareal til rådighet for H. Strøm. Det pågår en KVU-prosess for godsknutepunkt Drammen. "Mitt inntrykk er at det er svært langt fram", sier Lars Strøm, "og det er en stor mangel at tømmer- og biltransporter ikke er inkludert i prosessen og at nedslagsfeltet for Drammen godsknutepunkt er definert som svært begrenset", understreker Lars. H. Strøm sender gods videre med tog helt til Bergen og Stavanger. Lars er oppgitt over at beslutnings- og planprosessene tar så lang tid. Et initiativ Lars Strøm ser positivt på er den såkalte Oslofjordalliansen - 67 kommuner rundt Oslofjorden som er villige til å se transportbehovet som en helhet. Lars sier at han håper dette og lignende initiativer kan bidra til at vi snarest kommer forbi dagens handlingslammelse og setter i gang med nødvendig utbygging.

Kopstad

H. Strøm har på eget initiativ satt i gang en reguleringsprosess for en godsterminal på Kopstad nord i Horten kommune. Kommunen er positiv. "Dette er egentlig en jobb Jernbaneverket skulle vært satt på", sier Lars. Området vil bli liggende mellom E18 og det nye dobbeltsporet på Vestfoldbanen Holm-Nykirke som nå er under bygging. "Det vil bli enorme mengder stein fra tunnelen forbi Holmestrand og denne steinen kan brukes med minimal transport til å planere arealet for en godsterminal på Kopstad", forteller Lars. "Fra Kopstad kan vi nå hele vestsida av Oslofjorden på kort tid, og det er samtidig kort veg til Larvik eller Brevik slik at tog kan brukes til å hente gods som kommer med skip", sier han. Lars Strøm mener det også bør etableres liknende terminaler øst og nord for Oslo. En slik struktur vil utfylle og avlaste Alnabru, poengterer han.

Viktigste konkurrent

"Vår viktigste konkurrent er ikke CargoNet eller andre som driver med godstog, det er "Pjotr fra Hviterussland", understreker Lars. "Pjotr" kjører en sliten Scania på tilsvarende slitte sommerdekk, har lav lønn og uregulert arbeidstid. Skal jernbanen ta mer gods fra veg er det avgjørende at aktørene i bransjen ser på hverandre som samarbeidspartnere og ikke motstandere", avslutter Lars Strøm.

H. Strøm AS utnytter kapasiteten til det ytterste

FREMTIDEN ER PÅ SKINNER

BANESERVICE ER INVOLVERT I FLERE AV SKANDINAVIAS STØRSTE JERNBANEUTBYGGINGER. LYSAKER – SANDVIKA, NYTT DOBBELTSPOR MELLOM SANDNES OG STAVANGER, BYBANEN I BERGEN OG CITYBANAN I STOCKHOLM: BANESERVICE ER DER!

Baneservice er Norges ledende jernbaneentreprenør. Vi bygger og vedlikeholder spor, kontaktledninger, signal- og teleanlegg. Våre tjenester retter seg mot både jernbane, sporvei og terminaler.

www.baneservice.no

baneservice

Totalservice fra en leverandør.

Balfour Beatty Rail AS er en ledende gruppe innenfor jernbaneteknologi, 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
Jongsåsveien 4
NO-1338 SANDVIKA
Tel: +47 991 01 888
Fax :+47 67 54 21 20
E-mail: info.no@bbrail.com
www.bbrail.no

Balfour Beatty Rail

Berekraftig løysing for transportkorridorane; dobbeltspor og 2 - 3 feltsveg med midtdelar

Val 2011

I samband med haustens lokalval har me spurd fylkespartia kva dei meiner om viktige samferdslprioriteringar i deira fylke. Me har ikkje hatt kapasitet til å purre, og artikkelen er basert på dei svara me fekk. Artikkelen gjev difor ingen fullstendig oversikt, men likevel eit visst inntrykk av prioriteringar og skiljelinjer lokalt.

Finnmark
Ap ser eit stort behov for å investere i infrastruktur i Finnmark mtp. m.a. petroleumsverksemd og er opne for jernbane til Kirkenes. Krf vil vurdere grunnlaget for jernbane i delar av Finnmark der det er snakk om store godsmengder i høve til eksport.

Troms og Nordland
Troms Ap er for jernbane til Troms, og meiner godshamnene må vidareutviklast. Ap peiker på at Tromsø har status som stamnetthamn, men utan at det har fulgt statlege midlar med. Elles gjer dei merksame på infrastrukturutgreiinga som Fylkesrådet legger fram for fylkestinget den 22/6. Troms Venstre prioriterer i fyste omgang ei forlenging av Ofotbanen/Malmbanan til Tromsø. Venstre og Nordland Rødt er for elektrifisering av Nordlandsbanen. Rødt vil byggje Nordnorgebanen til Tromsø med høgfartsstandard, og satse på fleire godsterminalar. Dei vil ha betre lokaltog Rognan-Bodø som motvekt til Veipakke Salten. Dei ser raske tog til Bodø som eit alternativ til ein ny stor flyplass på Helgeland. Rødt Nordland vil ruste opp vegnettet mtp. tryggleik. Finansiering skal skje med oljepengar og utan bruk av bompengar. Dei er og mot anbudssystemet i kollektivtrafikk og utbygging som dei meiner har ført til meir byråkrati, dårlegare tilbod og høgare prisar.

Trøndelag
I midt-Norge svarar Frp, Nkp, Sv, Sp, Krf og Venstre at dei vil ha dobbeltspor Melhus-Værnes. Nkp vil ha d-spor heilt frå Støren og Sv vil ha det opp til Steinkjer. Venstre vil ha d-spor på heile Trønderbanen. Frp presiserer at reisetid Trondheim-Steinkjer 1 time skal på plass innan 2020. Alle er for oppgradering /elektrifisering Trondheim-Steinkjer/Storlien. Frp nord-Trøndelag presiserer at dette skal skje innan 2023. Krf har ikkje vedteke noko om el. til Steinkjer. På spørsmål om ei høgfartsbane Oslo-Trondheim bør forlengast til Steinkjer, er Sp nord-Trøndelag og Krf udelt positive. Sp sør-Trøndelag vil forlenge til Værnes, Sv sør-Trøndelag svarar at ein time Trondheim-Steinkjer er bra nok og Venstre minnar om sitt forslag Oslo-Trondheim på 4 timar. Alle partia unntatt Frp svarar at dei vil prioritere jernbane framfor veg i korridoren Trondheim-Steinkjer. Frp vil prioritere begge delar likt. Alle partia går inn for at ein ny godsterminal for Trondheim må bli intermodal og liggje utanfor byen. Frp og Sp i nord-Trøndelag vil ha han nord for byen og peiker på Muruvik, Venstre svarar at fleire plassar må vurderast, Sp sør-Trøndelag peiker på at det må takast omsyn til jordvernet. Frp er negativ til Bybane i Trondheim. Miljøkameratane (Ap, SV, V, KrF, Sp, MDG) i bystyret går inn for at trikken skal bestå, forutsett at staten kjem med tilleggsløyvingar. Dei er opne for at fleire kollektivtraséar i framtida vert bygde ut med baneløysingar. Dei har bede rådmannen greia ut kva det vil kosta å leggje ei bybane frå Midtbyen, via Valentinlyst og Brøset, ut til Brundalen/Dragvoll. Dei ser det ikkje som aktuelt i dag å byggje eit heilskapleg bybanenett . Nkp meiner trikken bør

E6/Nordlandsbanen sør for Steinkjer; slik prioriterer det oljerike Norge. Foto: Norsk Bane

byggast ut. I samanheng med tunellinnslag under Møllenberg for veg vil dei ha rom for skinner.

Vestlandet

Møre og Romsdal FrP vil prioritere E136 framfor Raumabanen. Dei er mot bane til Ålesund pga. investeringane, og peiker på fergekaiutfordringar til 700 mill. Krf gjer uttykk for både von og tvil. Dei viser til at fylkestinget løyvde 300.000 kroner til utgreiinga av jernbane til Ålesund.

Sogn og Fjordane har Flåmsbana og ein bit av Bergensbana. Ap har ikkje nemnt noko serskilt om jernbane i sitt program. Venstre går inn for å betre korrespondansen båt/tog i Flåm og er positive til satsing på Bergensbanen. Vidare vil dei styrke kollektivtilbodet med buss og båt.

I Hordaland meiner Høyre og Nkp at Vossebanen står framfor ein totalrenovering. Høyre vil prioritera dette saman med tilsvarande fornying av E16. Høyre vil framskynda dobbeltsporet Bergen-Arna, som dei meiner regjeringa trenerar. Høyre og Nkp stør ei vidare utbygging av bybana i Bergen. Høyre meiner staten bør bidra med 50 % finansiering til alle aktuelle bybaner. Nkp vil prioritera bybana framfor nye motorvegane i Bergenspakken. Høyre har teke initiativ til å greie ut jernbane Stavanger-Haugesund-Stord-Bergen, utgreiinga er snart klar. Nkp stør óg ei slik bana. Nkp vil flytte dagens godsterminal på Dokken til Flesland, og går inn for fortetting i knutepunkt og gratis parkeringshus utanfor byen.

I Rogaland vil Frp prioritera vedlikehald/oppgradering av eksisterande bane. Difor går dei heller ikkje inn for dobbeltspor vidare sørover på Jærbanen. Dét gjer derimot Høyre, Krf og Sv. Venstre vil byggje ut gradvis, fyst med lengre kryssingspor. Sv vil gjenopne Ålgårdbanen, Krf meiner trafikkgrunnlaget er for lite og vil heller ha stasjon på Kvia i Hå kommune. Sv vil byggje jernbane til Sola og Risavika godshamn. Sv vil byggje Rogfast på skinner slik at toget kan ta med bilar. Krf vil byggje biltunnel fyst, men er opne for ein jernbanetunnel seinare. Sv, Venstre og Krf vil ha fortetting rundt kollektivknutepunkta. Sv vil ha gratis innfartsparkering og skattefritt månadskort. Høyre vil rassikre Sørlandsbanen og leggje om lina i Drangsdalen. Sv vil at sporet i Drangsdalen vert oppgradert. Frp vil byggje ut vegnettet og eit kollektivtilbod basert på buss. Frp vil ikkje leggja restriksjonar på bilbruken så lenge kollektivtilbodet ikkje kan erstatte bilen. Høyre vil prioritera eit godt og fergefritt vegnett. I byane vil dei satsa meir på kollektivtilbodet. Høyre er mot vegprising og subsidiering av kollektivtilbodet med bompengar. Høyre, Venstre, Sv og Krf støtter bybane på Nord-Jæren. Høyre føreset at staten bidreg med finansiering. Sv vil óg greie ut bybane på Haugalandet. Sv vil ha Haukelibanen. Krf vil ha Sørvestbanen og ny kystbane gjennom Agder til Rogaland.

Agder

Frp og Ap vil prioritere E18/E39 som motorveg kl A før ei ny Agderbane langs kysten. Dei er for å kople saman Vestfold- og Sørlandsbanen. Vest-Agder Frp vil ha bomfri motorveg Kristiansand-Stavanger. Vest-Agder Høyre prioriterer motorveg, samankopling og kystbane like høgt. Ap vil leggja til rette for nærings- og bustadutvikling nær stasjonane og syte for godt med innfartsparkering. Venstre og Sv meiner ei samanhengande bane, nær kysten frå Larvik og sørover må kome først i køa blant nye prosjekt, og meiner at kystbanen vil redusere behovet for fire felt på E39/E18.

Austlandet

I **Telemark** prioriterer Frp, Høyre og Krf motorveg mot Sørlandet, ny Eidangerbane og kople Vestfoldbanen saman med Sørlandsbanen. Rødt prioriterer ny Eidangerbane og tiltak for tryggleik og høgare standard på vegnettet. Rødt er for ei vidareføring av jernbanen over Eidangerhalvøya retning Sørlandskysten. Sv og Venstre er klar på at ny Eidangerbane må gå foran firefelts E18. Frp og Krf åtvarar mot at fylkeskommunen ikkje har nok pengar til å sikre drifta på Bratsbergbanen. Krf legg vekt på at banen må få fleire reisande. Rødt vil ha fleire avgangar kveldstid og i helgene, Sv i rush. Venstre meiner fylket og staten saman må ta ansvaret for lokaltoget på Bratsbergbanen. Frp er mot bybane i Grenland og vil heller ha eigne bussfilar. Krf har ikkje prioritert bybane i komande periode. Rødt meiner tida no er moden for bybanen. Sv vil ha bybanen som eit alternativ i den pågåande planprosessen for trafikkløysingar i Grenland. Venstre vil starte bygginga i komande periode og finansiere med 50 % bompengar. Høyre vil ha oppstart av "Bypakke Grenland" med vekt på godt kollektivtilbod. Frp ynskjer utvikling av godsterminalar og peiker på Larvik og Auenlandet. Venstre er mot Auen av miljøomsyn og meiner ein ny godsterminal må knyttast til eksisterande industriområde. Rødt ser for seg ein terminal i Grenlandsområdet. Høyre vil utvikle Grenland hamn. Sv ser dobbeltspor i Vestfold som ein viktig føresetnad for meir gods på skinner. Frp, Sv og Venstre er for fortetting i knutepunkter og betre samordning i arealpolitikken i Grenland. Krf meiner kollektivtilbodet må bli ein tydeleg del av arealplanane og konkrete byggjesaker.

I **Vestfold** legger Venstre og Krf vekt på rask realisering av dobbeltspor og

Er det slik me vil ha byane våre?

meiner det må byggjast samanhengande. Venstre vil ha langsiktig finansiering, statleg regulering og fristilt prosjektorganisasjon. Dei vil dimensjonere ny Vestfoldbane for opp mot 250 km/t. Sv jobbar for eit hurtigtogkonsept som ikkje skal gå på bekostning av IC-tilbodet. Miljøpartiet De Grønne(MDG) meiner det må takast miljøomsyn ved val av nye jernbanetraséar, og vil oppretthalda dagens sentralt plasserte stasjonar. MDG meiner me treng nokre store og mange små godsterminalar, Venstre og Sv er for godsterminal i Larvik. Venstre stør óg planane om ny terminal på Kopstad i Horten kommune. Krf og Venstre vil ha ny stasjon på Bakkenteigen nær Horten.

I **Østfold** går Ap, Frp, Sp, Sv inn for opprusting av Østre linje, og vil prioritere likt med vidare utbygging av parallell E18. Høyre prioriterer E18 framfor å omdisponere til Østre linje, men peiker samstundes på at fire nye kryssingspor ville vere ei nyttig investering.
Venstre vil ha d-spor til Halden i noværande trasé, Ap vil det same innan 2022. Sv vil ha realisering innan 2019 og understreker at høgfart ikkje må gå på bekostning av IC-satsinga, det gjer også Venstre. Sp vil ha D-spor for minst 200 km/t og føreset at alle byane vert betjente. Frp er open for ein kortare og rettare trase. Frp er kritisk til den valgte traséen gjennom Moss, og meiner ei løysing med stasjon ved E6 hadde gjeve eit betre tilbod. Ap vil også ha d-spor Halden-Öxsnered. Sv vil greie ut trasé sør for Halden. Ap og Sp viser til at svenske styresmakter har avvist samankopling med Bohusbanan. Venstre og Høgre er positive til samankopling, men vil ikkje prioritera det no. Høgre viser til at dei har fått gjennomslag for at regionale transportplaner ikkje skal stoppe ved fylkesgrensa. Ap ser på togring mellom indre og ytre Østfold som uaktuelt no, og vil satse på betre busstilbod. Frp er forsiktig positive, men vil ikkje opne ringen før Vestre og Østre linje er bygde ut. Høgre er positiv utan å love noko. Sp vil ha tog Mysen-Sarpsborg, Sv vil opne ringen til det nye sjukehuset på Kalnes står klart. Ap ser positivt på meir lokaltog på vestre linje, spesielt mellom Fredrikstad og Sarpsborg. Høgre er positiv til ei bybane i Fredrikstad og Sarpsborg, Venstre har vedteke å greie det ut, Frp og Sp har ikkje diskutert saka, Sp vil ikkje utelukke bybane eller lokaltog. Ap jobbar for fortetting, betre tilbringarteneste og bil/sykkelparkering i tilknytning til kollektivknutepunkta. Frp meiner denne utviklinga vil kome av seg sjøl berre det blir bygd ein attraktiv bane. Høyre peiker på at desse omsyna alt ligg inne i fylkets arealplanstrategi. Sp vil prioritere sykkel/gange framfor bil i byane. Ap meiner d-spor er viktig for godstrafikken og at nye godsterminalar må få tilknytning til hamn. Høyre meiner det same og nemner Moss spesielt. Sp peiker óg på behovet for auka terminalkapasitet. Styret i Østfold Pensjonistparti hadde enno ikkje teke stilling til dei spørsmåla me stilte, men leiaren ga uttrykk for desse oppfatningane: utbetring av Østre linje bør få prioritet framfor vidare firefeltsbygging på E18, d-spor på Vestre linje må få høg prioritet, open for alternative linjeføringar, men dagens linje Sarpsborg-Fredrikstad må oppretthaldast.
For Oppland og Hedmark vil Oppland Sp i neste periode bruke 6 mrd på Gjøvikbanen, Nittedalsbanen er eit av fleire alternativ. Sp beklager trasevalget Minnesund-Kleverud, men vil ikkje gjere om. Sp vil ha firefelts E6 og Rv2, D-spor til Lillehammer innan 2023, jobbe for høgfartsbane Oslo-Trondheim, vil vurdere Kongsvingerbanen som IC-strekning, meiner elektrifisering må inn i Transportplanen, og ha eit avgiftssystem som fremjer gods på bane.

Akershus/Oslo

T-banen

Oslo FrP vil prioritere å utvide T-banen framfor sporvegen. Det er breid semje blant partia som svara om forlenging av Furusetbanen til det nye sjukehuset på Lørenskog. Sv og Venstre i Akershus vil i tillegg ha banen vidare til Blystadlia og Lillestrøm. Akershus Høyre og Oslo Frp vil byg-

Vedlikehald

gje Lørensvingen, det vil óg Krf Oslo, MDG Oslo, Rødt Oslo og Sv i Akershus og Oslo. Desse partia vil i tillegg at Lørensvingen skal verte del av ei tverrline i Groruddalen. Akershus Sv meiner det óg er naudsynt med ei ytre tverrline om A-hus skal fungera som lokalsjukehus for dei som bur langs nordsida av dalen. Oslo Rødt vil forlenge Grorudbanen til Gjelleråsen/Hagan. Det er óg breid semje om baneløysing til Fornebu. Oslo Rødt skriver ikkje noko om det. Akershus Høyre vi fullføre Kolsåsbanen i komande periode. MDG Oslo vil framskynde bygginga og forlenge til Rykkinn, Akershus Venstre vil ha banen vidare til Sandvika og Lommedalen. Høyre og Frp i Akershus og Sv i Oslo vil ha ny fellestunnel gjennom sentrum. MDG Oslo meiner dette vert for dyrt/komplisert og vil greia ut line på overflata over Rådhusplassen. Dei øvrige partia skreiv ikkje noko om ny tunnel. Krf Oslo vil óg ha T-banen til Bjørndal og Frognersetra, og byggje Homansbyen st.

Sporveg

Krf, Raudt, MDG og Sv i Oslo vil forlenge linja frå Sinsen til Tonsenhagen. MDG vil byggje ut sporvegen trinnvis langs Ring 2. Krf og Sv i Oslo vil ha trikk i Fjordbyen. Krf er opne for å forlenga anten T-banen eller sporvegen til Gjersrud/Stensrud sør i Oslo, Sv vil ha sporveg. Rødt vil forlenge linja frå Ljabru til Hauketo.

Drift og vedlikehald

Oslo Frp vil konkurranseutsetje T-bane og trikk for å få billegare drift, og viser til at dei årleg sparer 70 mill. på bussanbud. Rødt Oslo meiner oppsplittinga av tidlegare Oslo sporveier har ført til byråkratisering og meirkostnader på opp mot 50 mill årleg og vil samle verksemda i eitt selskap. Alle partia vil prioritere vedlikehaldsetterslepet, køyre fleire avgangar og meiner at staten må ta meir av ansvaret for kollektivtilbodet. Frp i Oslo viser til at dei har brukt ca. 3,65 mrd på vedlikehald av T-bane og sporvegsnettet 2006-2010. Akershus Venstre meiner framtidig trafikkauke må tas unna av kollektivtrafikken, og at det skal løne seg økonomisk å velge kollektiv framfor bil. Sv vil fornye heile trikkeflåten.

Areal/parkering

Det er breid semje om fortetting langs kollektivaksene og betre innfartsparkering. Akershus Krf vil ha 500 nye plassar, Akershus Venstre vil ha totalt 12.000. Rødt Oslo meiner fortetting no primært må skje på vestkanten. Akershus Høyre meiner staten må avklare sin bruk av innsigelser i saker kor fortetting i knutepunkt kjem i konflikt med dyrka mark, natur og kulturminne. Krf Akershus meiner fortetting og jordvern må veies mot kvarandre. Akershus Sv vil ha strenge føringar på kor det kan byggjast ut. Oslo Krf og Akershus Venstre er for rushtidsavgift, Frp Oslo mot. Oslo Frp vil ikkje begrense parkering i sentrum. MDG vil ha bilfritt sentrum.

Jernbane/veg

Dei borgarlege partia står på det tidlegare forliket om Oslopakke 3 og meiner det er ein føresetnad at det vert bygd ny E18 Asker-Fiskvollbukta. SV, Rødt og MDG meiner forliket må reforhandlast for å få større vekt på kollektiv. Oslo Rødt vil ha kollektivfelt på E18 vestover. Akershus Sv er for miljøtunnel forbi Sandvika. MDG og Sv i Oslo vil ha ny jernbanetunnel under Oslo. Det er solid fleirtal i fylkestinget for 4 felt på Rv 22 i Fet. Den parallelle Kongsvingerbanen får ingen tilsvarande investeringar. Akershus Høyre vil at Ruter skal få ansvaret for lokaltoga og vil konkurranseutsetje Kongsvingerbanen. Oslo Krf og Akershus Venstre peiker på paradokset at mykje av kollektivsatsinga kjem frå bompengar, noko som gjer tilbodet avhengig av auke i biltrafikken. Krf, Rødt og MDG i Oslo og Sv og Venstre i Akershus er for utbygging/d-spor på Gjøvik-, Hoved- og Kongsvingerbanene. MDG vil flytte Svingen st. slik at dei nye lokaltoga får plass til å stogge. Venstre vil ha jernbanestasjon på Langset/Minnesund. MDG Oslo vil forlenge lokaltoget frå Jessheim til Minnesund/Langset. Akershus Venstre meiner d-spor i IC-triangelet må kome foran ei 3. rullebane på Gardermoen. MDG vil ikkje ha ei 3. rullebane. Oslo Frp er skeptisk til å byggje ny Dovrebane langs/i Vorma og Mjøsa. Dei andre partia har anten ikkje svart eller meiner prosessen har kome for langt/redd for å forseinke utbygginga.

Offensivt ruteopplegg for fjerntogene

For Jernbane (FJ) ønsker å sette søkelyset på fjerntogtilbudet i Norge. Fjerntogene er for tiden utsatt for sterkt press, både fra veisiden med store utbyggingsprosjekter som gir stadig bedre og raskere veier, og fra flybransjen som subsidieres med bl.a. tax free salg.

Tog 63 ved Storurdi. Foto: Roar G. Nilsson

TORBJØRN SVENDSEN

Til tross for disse negative utviklingstrekkene så mener FJ at det er mulig å møte utfordringene på en offensiv måte, også før vi en gang i fremtiden forhåpentligvis får på plass nye raske toglinjer mellom de store byene i Sør-Norge.

Det er en del positive faktorer som indikerer at man bør satse mer offensivt. Noen av tingene som kan bidra positivt er fullføringen av fire spor på strekningen Asker-Lysaker på sensommeren 2011, oppgraderingen som pågår på strekningen Lysaker-Etterstad (inkludert Oslotunnellen og Oslo S), at Jernbaneverket har relativt godt med vedlikeholdsmidler for tiden, at det bygges nye og forlenges flere kryssingsspor (selv om dette primært er tiltak for godstrafikken), full mobil-/internettdekning langs jernbanenettet kommer, oppusset fjerntogmateriell (B5 og B7) innfases og at det generelt blir en mye bedre materiellsituasjon når Stadler FLIRT (type 74) blir satt i drift.

Pr. i dag er det også noen negative faktorer som etter vår mening gjør tilbudet dårligere enn det strengt tatt behøver å være. Eksempler er et rotete og ustrukturert rutetilbud (i varierende grad på de enkelte strekningene), at det spesielt midt på dagen er for lang tid mellom avgangene, at det mangler tidligavgang (konsekvens av få avganger), et noe ustrukturert stoppmønster og at til tross for B73 (Signaturtoget med toppfart 210) så er det en tendens til økning i kjøretid.

Hvilke tiltak kan så gjøres? Etter vår mening er følgende punkter viktige: Flere avganger, jevnere fordelt, beholde B73 på fjerntogstrekningene (antall avhengig av strekning/kjøremønster), innføre tidlig morgenavgang (B73) og kjøre B73 som enkeltsett med færre stopp i krengehastighet.

I utgangspunktet burde et mer offensivt ruteopplegg blitt innført i forbindelse med innfasingen av ny grunnrutemodell på Østlandet. Nå som dette prosjektet er utsatt, og i stedet kommer til å bli innført gradvis, bør målsettingen være å komme i gang så raskt som mulig etter at nye lokal- og intercitytogruter er innført i den aktuelle korridoren for den aktuelle fjerntogruta.

Starte med Bergensbanen

Vårt forslag er å starte med Bergensbanen som en forsøksstrekning etter at Ruteplan 2012 har blitt innført og fått gått seg til i Vestkorridoren. Vi har laget en helt konkret ruteplan for Bergensbanen med flere avganger og klart skille mellom de forskjellige togtypene (ekspress-, dag-, sykkel-/turist- og nattog) med hensyn på stoppmønster og kjøretid. Rutetabellen er gjengitt nedenfor.

Vi har brukt Ruteplan 2012 (slik forslaget var sommeren 2010) for å velge ledige slots ut av/inn til Oslo. Har valgt xx32 ut og xx44 inn. Tanken er at tilsvarende slots brukes på Sørlandsbanen også. Vi har lagt vekt på at det ikke skal være møtende tog i fast rute på den sterkt belastende enkeltsporstrekningen Drammen-Hokksund., d.v.s. fjerntogene skal ikke møte andre fjerntog, Kongsberglokalen eller eventuelt intercitytog Drammen-Lillehammer dersom disse forlenges til Hokksund (et ønske fra Buskerudbyen). Vedlagte ruteplan oppfyller dette kravet. Kryssingene mellom Sørlandsbanetogene og Kongsberglokalen blir med dette opplegget alltid på Hokksund.

Det er lagt opp til stopp på alle fjerntog på Hokksund. Da vil man ved å ha omstigning på Hokksund kunne ha overgang mellom Bergens- og Sørlandsbanen på en del avganger i løpet av døgnet. Overgangstiden i Hokksund blir 25-30 minutter. Stopp i Hokksund bør også prioriteres av hensyn til næringslivet på Kongsberg

FORSLAG TIL RUTEOPPLEGG BERGEN-OSLO

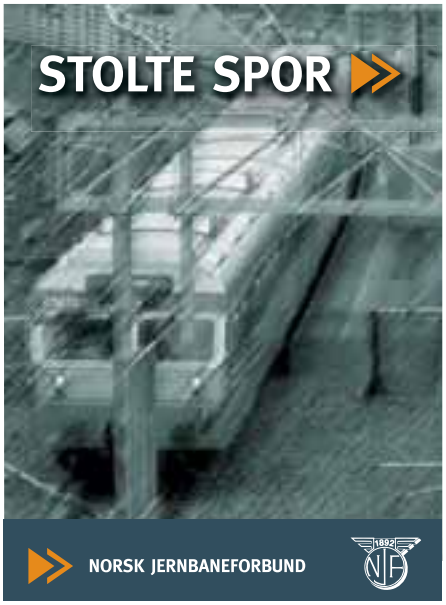
Tog nr.	*694*	*62*	*602*	*604*	*64*	*608*	*606*
Kjøredager Bergen-Oslo:	*DX7*	*DX67*	*D*	*D*	*D*	*D*	*DX6*
Bergen		0645	0845	1115	1445	1645	2315
Arna		0653p	0854p	1124p	1453p	1654p	2325p
Vaksdal		|	|	|	|	|	2344x
Dale		|	0926	1256	|	1726	0002
Voss		0749	0958	1233	1549	1759	0033
Myrdal (til)		0827	1041	1318	1627	1842	0120
Myrdal (fra)		0829	1045	1331	1629	1845	0124
Hallingskeid		|	1100x	1346x	|	1200x	0140x
Finse		|	1114	1407	|	1914	0159
Haugastøl		|	1135	1421	|	1935	0221
Ustaoset		|	1146	1432	|	1946	0233
Geilo	0602	0927	1158	1454	1727	1958	0248
Ål	0623	|	1219	1517	|	2019	0311
Gol	0644	1004	1240	1538	1804	2040	0334
Nesbyen	0656	|	1252	1550	|	2052	0348
Flå	0723	|	1318x	1618x	|	2118x	0417x
Hønefoss	0814	1119	1410	1710	1919	2210	0511
Vikersund	0835	|	1432	1732	|	2232	0532
Hokksund (til)	0855a	1155a	1453a	1755a	1955a	2253a	0553a
Hokksund (fra)	0856a	1156a	1456a	1756a	1956a	2256a	0556a
Drammen (til)	0908a	1208a	1508a	1808a	2008a	2308a	0608a
Drammen (fra)	0910a	1210a	1510a	1810a	2010a	2310a	0610a
Asker	0922a	1222a	1522a	1822a	2022a	2322a	0622a
Lysaker	0934a	1234a	1534a	1834a	2034a	2334a	0634a
Oslo S	0944	1244	1544	1844	2044	2344	0644
Kjøretid		05:59	06:59	07:29	05:59	06:59	07:29

Forslag til ruteplan Bergen-Oslo.
For Oslo-Bergen, se www.jernbane.no/vi-mener/

som har mange reiser mot Bergen, og at aksen Drammen-Hokksund er meget tett befolket og har relativt lang vei til flyplass, samtidig som ruteopplegget som her skisseres med flere avganger og noen raskere tog øker markedspotensialet i denne regionen.

Det som står under rutetabellen på henholdsvis Oslo-Bergen og Bergen-Oslo viser hvor togene i tabellen krysser. Det er ikke tatt hensyn til hvor kryssingene med lokaltog på strekningen Bergen-Myrdal (-Ål) og godstog på strekningen (Drammen)-Hønefoss- Bergen skal være, men med unntak av for togene 61-62-63 og 64 så mener vi at det er relativt godt med tid til kryssinger. Mange av kryssingene er for øvrig lagt til Gulsvik og Hol som begge har samtidig innkjør. Ideelt sett burde vel også godstogene på dagtid være lagt i en slags stiv rute mellom persontogene men det har vi ikke sett på så langt.
For å se på realismen i kjøretidene vi har brukt for ekspresstogene 61-62-63 og 64 så har vi fulgt med på NSBs nettside det siste halve året for å se hvilke kjøretider som oppnås når forsinkelser skal kjøres inn. Ikke minst var det interessant å følge med i oktober 2010. Da var det banearbeid på vestre deler av Bergensbanen, noe som førte til at tog 62 daglig måtte vente på busser fra stasjonene på Vossebanen og dermed startet med varierende grad av forsinkelse fra Ål. Vi har både i denne perioden og ellers i vinter sett mange eksempler på at tog 61 og tog 62 har kjørt inn forsinkelser slik at reell kjøretid har vært omtrent som i vårt ruteforslag og i noen tilfeller faktisk noen minutter raskere. I denne sammenhengen er det vel også verdt å merke seg at til tross for de registrerte innkjøringene av tid så kjører dagens ekspresstog ikke (i alle fall ikke offisielt) i krengehastighet, ofte kjører de som dobbeltsett (noe som utelukker krengehastighet) og de har flere stopp enn i vårt ruteforslag.

Når det gjelder materiellbruk så ser vi for oss følgende:
Ekspresstogene 61-64 og 62-63 kjøres med enkeltsett B73 i krengehastighet. Dette krever 2 togsett.
Dagtogene 601-608 og 602-607 kjøres med B7 (evt. B5). Materiellbehovet er 2 togstammer.
Nattog + sykkel-/turist togene 603-606 og 604-605 kjøres med B7. Materiellbehovet er 2 togstammer pluss sovevognene. Tog 603 og 604 som har en halv time ekstra kjøretid over fjellet kan kanskje betjene Mjølfjell og Upsete også, men dette krever vel oppgradering/forlengelse av plattformene.



Niels Torp

områdeplaner, hus,
stasjoner, bussterminaler,
interiører, byer,
landsbyer, flyplasser,
sykehus, kjøpesentre,
hoteller, store bygninger,
småhus, marinaer,
stoler, bord,
lamper,
håndtak
mm.

Industrigaten 59, Postboks 5387 Majorstuen, 0304 Oslo
Telefon: +47 23 36 68 00 - Telefaks: +47 23 36 68 01
www.nielstorp.no - E-mail: firmapost@nielstorp.no

FEM på toget

I anledning valet til hausten har me spurt om kva parti folk meiner er mest profilerte på samferdsle og kva samferdslesaker dei meiner er viktigast..

NORA ELIN

Ho reiser Oslo-Bergen mange gånger i året for å besøke familien. Til Oslo S tok ho T-banen frå Majorstua og frå Bergen st. tek ho bussen heim. Til kvardags syklar ho mest. Nora har ikkje bil. Ho svarar at det er litt ymse kven som er samferdsleparti; "Sp, Frp, Høyre, Ap vil fremja bilismen, og når det gjeld miljøvennleg transport er ingen parti serleg truverdige". Ho meiner miljøomsyn må veie tungt i samferdslesaker, "men det må ikkje vere sløyfer på hovudlinjene på jernbanen", dei må gå beine vegen meiner Nora. Ho er lei av at Bergenstoget tek omvegen om Drammen." Reisande frå Drammen fekk heller knytte seg på i Hønefoss", seier ho. Elles ynskjer ho attende spisevogna, "det trur eg ville slått godt an på Bergensbanen", seier ho. Ho saknar óg seter som kan vendast i køyreretninga på dei nye toga. Ho synest det er for få plassar til kjæledyr(maks tre), og som allergikar kunne ho tenke seg ei "allergivogn" fri for dyr og kor det heller ikkje var tillat å bruke parfyme.

MILLE&MINA

Mille kom til Oslo S med tog frå Tønsberg, Mina frå Asker. Mille reiser alltid med tog, Mina med buss og tog. Mille har ikkje sykkel, ikkje "lappen", men ho har bil. Mina har sykkel, ikkje bil. Mille har ikkje inntrykk av noko politisk parti, Mille synest Ap er nokså markerte på samferdsle men ville stemt Venstre. Mina ynskjer fleire avgangar. Mille trur fleire ville tatt toget da. Mille synest 1,5 time frå Tønsberg er drygt og ynskjer kortare reisetid og billegare bilettar. Mina kommenterer at prisen vart sett ned, og sidan opp igjen. Mina meiner tryggleik er viktigast i samferdslesaker, Mille miljø.

KRISTIAN

Han kom til Oslo S med trikken, skal ha toget til Kjelsås og går heim. Til dagleg reiser han mest trikk. Dilemmaet er at trikken går oftast, men brukar 30-45 min, medan toget går sjeldan og brukar 16 min til sentrum. Han har sykkel og bil, men ikkje "lappen". Han synest Ap er mest profilerte på samferdsle, "eg tenker på oppussinga av Oslo S", seier han. Han ynskjer to spor på Gjøvikbanen og synest at både miljø og fart er viktig i samferdsleutvikling, "men klima er viktigast", legg han til.

STEFAN

Han har vore på arbeidsintervju i Oslo og venter på toget heim til Arvika. Frå stasjonen køyrer han bil. Han har sykkel, men køyrer mest bil til dagleg. Han synest Folkpartiet er mest profilerte på samferdsle i Sverige. Stefan synest jernbanen bør utviklast med nye spor og fleire avgangar, og meiner klima må prioriterast høgt i val av samferdsleløysingar.

JONAS

Han reiser Oslo- Moss. Til Oslo S kom han med eit anna tog og frå Moss st. går han heim. Til dagleg går og bussar han mest. Han har ikkje månadskort, sykkel eller bil. Han er ikkje så interessert i politikk, men synest miljø må vere viktigast i samferdslesaker. For eigen del meiner han kollektivreiser må bli billegare. "34 kroner for bussen i Moss er for dyrt", meiner Jonas.

Miljø og Veiservice **Grenland Rail**

Vi utfører
Massebytte av spor og veksler
Blottlegging av kabler og rør
Kabelgjennomføring i spor
Trekkraft arbeidstog

www.mvs.as - www.grenlandrail.no

B Économique
DISTRIBUERT AV POSTEN NORGE
posten
NORGE P.P. PORTO BETALT

B-PostAbonnement

RETURADRESSE:
For Jernbane, P.b. 3455, Bjølsen, 0406 Oslo

www.cov.no

Forsøker naturen
å si oss noe?

Velger du tog framfor bil, buss eller fly, bidrar du til redusert miljøbelastning. Det vil noen takke deg for i framtida!

www.jernbaneverket.no

Jernbaneverket