Tidsskrift utgitt av For Jernbane
30. årgang - Nr. 4 - 2011

FOR JERNBANE

2 graders målet glipper

– Europamester s. 7

– Mer trafikk på Randsfjordbanen s. 16

ISSN 0802-8915

FORJERNBANE
NR. 3 -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: 2012 kr 200 - 300

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: 8. mars

FORSIDEFOTO: Rettighetshaver er DonkeyHotey. Bildet er lastet ned fra Flickr og brukes i henhold til vilkåra som er angitt der.

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

INNHOLD

To graders målet glipper	4
Ignorerer ikke kollektivtrafikk	6
Europamester i togtrafikk	7
Krise for Kongsvingerbanen	8
Nettverksbygger´n	10
Nyansatte	12
Med tog til Rivieraen	14
Randsfjordbanen	16
Trønderbanen	17
Bergensbanen	18
Fem på toget	19

Krigen mot global oppvarming

LEDER, KJELL ERIK ONSRUD

Ledende forskere ved Metrologisk institutt og Cicero – senter for klimaforskning mener at det nå er blitt for seint å nå to graders målet. Fra FN har det også kommet alvorlige bekymringer for to graders målet. Den amerikanske klimaeksperten James E. Hansen, som fikk Sofieprisen i 2010, har konkludert med at grensa for akseptabel temperaturøkning burde vært satt til én grad, og at selv to-grader opp vil føre til en sikker katastrofe. Jeg sender en «varm takk» til alle krefter som så langt har bidratt til at det ikke har blitt noen effektive kutt, de rydder vel opp om tida viser at de tok feil.

Våre moderne samfunn er bygd opp i en periode med nokså stabilt klima. All vår tunge infrastruktur og jordbruk er sårbar for havstigning, tørke, flom og kraftige vinder. Mer co2 fører også til surere hav som igjen er skadelig for fisk og skalldyr. Terroraksjoner som i New York, Madrid, Bagdad og Oslo blir for nålestikk å regne. Følgene av global oppvarming blir som ei breidside mot hele samfunnet. Skadene etter uværet «Berit» i høst beløper seg til over en ¼ mrd. kroner i følge forsikringsbransjen. Årets våte sommer førte også til avlingsskade og avlingssvikt i norsk jordbruk. Hadde bare krigen mot global oppvarming fått like mye oppmerksomhet og ressurser som krigen mot terror.

I følge forskerne har vi fortsatt mulighet til å påvirke hvor mye over 2 grader det globale snittet skal stige, men det haster veldig. Fortsetter vi som nå er verden på vei mot et seks grader varmere klima i løpet av dette århundre. Et annet forhold som også gjør at det haster å få slutt på vår sløsing med fossil energi er at den er en begrensa ressurs. Skal vi etterlate til våre barn og barnebarn tomme oljebrønner, en verden full av miljøgifter og en himmel full av co2?

For å snakke samferdsel, som i Norge står for nesten 1/3 av klimagassutslippa, må prioriteringene være klare. Vi må gjøre noen teknologivalg; firefeltsstrategien legges bort til fordel for å bygge sikre to-tre felts veger med midtdeler og moderne dobbeltspora jernbane for både gods- og persontrafikk. Regjeringen må velge de beste traséene og samarbeide med, ikke motarbeide, alternative fagmiljøer som Norsk Bane AS – slikt har vi ikke tid til. Store byer bygger ut bybane/lokaltog, ikke bymotorveg. Flyplassene utvides ikke, lyntoget tar over de tunge innenlandsrutene og til våre nære naboland. Det legges til rette for trygg sykling og gange, biltrafikken må vike der det blir konflikt. Kommunenes arealpolitikk er også en nøkkel; fortetting med kvalitet gir mindre avstander og matjord og verdifull natur kan spares. Med prioritering av grønn infrastruktur kan teknologiutvikling på kjøretøyene komme som en ren tilleggsbonus, ikke som det eneste halmstrået. Avgifter brukes til å dreie etterspørselen og øremerkes grønn samferdsel.

Det haster!

Slik vil vi ikke ha det

Rolf Solheim, Grünerløkka

Jeg går til spor 19 på Oslo sentralstasjon sammen med min utenlandske gjest og forteller at her går buss som erstatter tog når togstasjonen er stengt. Deretter vil vi vite mer om busstidene for den aktuelle søndag. Etter noen år har jeg oppdaget at informasjonsluken på Oslo S er erstattet av rødkledde hjelpere som står ute i hallen. En av de rødkledde kan nå fortelle at NSB ikke har avganger til de tidlige flyene søndag morgen. Men flytoget da? Nei, han vet ikke noe om flytogets erstatningsbusser. Vet han ikke noe??

Nei, flytoget er et annet firma.
Min gode mann. Vi skal jo bare reise med tog. Vi skal ikke besøke forskjellige firma! NSB mannen smiler et fåret smil og sier vi må gå et annet sted for å få opplysninger. Går så tilbake dit vi kom. Men på flytogterminalen ser vi ikke noe annet enn billettmaskiner. Lukene med mennesker inni er helt borte! Utenfor glassveggen drar jeg imidlertid kjensel på noe som kan være en flytogvertinne. Løper ut svingdøren og opp rulletrappen. Damen har frivakt men forteller smilende at det faktisk er noen nede i flytogterminalen som vi kan spørre. Jasså? «Noen» må ha vært veldig usynlig. Ned trapper og inn svingdøren igjen. Men her er det ingen rødkledde som kan gi info. Det står ikke «informasjon» noe sted. Fatter likevel mistanke til en anonym person midt på gulvet. Hun er ikke gjenkjennelig rødkledd slik som de andre. Hun har ikke noe skilt på seg. Men hun vet alt om flytog. - Og da går buss for tog fra spor 19? spør vi. Nei, den går foran Hotel Opera. Men på spor 19 står det «Replacement buses for train». Den som har gjort seg kjent med stasjonen i god tid vil jo på selve reisedagen jo løpe ut dit uten spørre en veiviser.

Med all denne informasjonsforvirringen har publikum ingen glede av oppdeling i ulike togselskaper og kranglingen dem i mellom. Slik som det er nå vil vi ikke ha det.

Foreningsinfo

For Jernbane på Facebook
Nå har vi oppretta ei fjesbokside. Du finner lenka på www.jernbane.no. Vi har tenkt at denne sida skulle fungere som et debattforum.

Økonomi i 2012
I midten av bladet ligger det giroer for medlemskontigent 2012. Årsmøtet vedtok en fleksibel kontingent på kr. 200 – 300. Du bestemmer altså sjøl hvor mye du vil betale over 200. Som dere husker måtte styret gå ut og be medlemmene om ekstra gave for å redde 2011-budsjettet. Det blir ikke aktuelt i 2012. Får vi ikke inn nok penger (kontingent, gaver og annonseavtaler) kan vi ikke lenger ha noen ansatt daglig leder og må ev. drive på ren frivillig basis. For Jernbane har et årsbudsjett på minimum 300.000.

Medlemsmøte 16. januar
Vi møtes for å drøfte traséforslagene fra Jernbaneverkets høgfartsutredning, info finner dere på www.jernbaneverket.no. Forslagene har også vært omtalt i media. Møtested: VIP-rommet på Kristiania bar&kafé på sjøsida av gamle Østbanehallen i Oslo. Dere er velkommen fra kl. 17. Det blir uformelt samvær fram til kl. 18.30. Det er anledning til å kjøpe mat. Vi avslutter kl. 21. Alternativt kan dere sende skriftlig innspill til oss innen 16/1. 1. feb. legger JBV fram sine anbefalinger.

Felles møte med Järnvägsfremjandet
21.-22.4. blir det felles møte med Svenska Järnvägsfremjandet i Karlstad. Nærmere info på vår nettside.

Find us on Facebook

Fortsatt manuell togstyring

Gunnar A. Kajander

Bm 93 nr. 10 i lokaltog (1790)Bodø – Rognan gjør opphold i Fauske. Togekspeditør Lene Gudmundsrud gir melding om kryssingsendring til lokfører Bjarne Johansen ettersom nordgående dagtog fra Trondheim(471) var 40 minutter forsinket. På nordre del av Nordlandsbanen foregår trafikkstyringen ennå på gammelmåten. Prosjektet med videre utbygging av fjernstyring på strekningen Eiterstraum-Bodø er inntil videre stanset i påvente av avklaring av nytt signal- og sikringsanlegg.

2 graders målet glipper

Klimaforskar Hans Olav Hygen ved Metrologisk institutt på Blindern deler oppfatninga til forskingsleiar ved Cicero, Asbjørn Aaheim (sjå s. 3 i nr. 3-2011) om at det no er for seint å klare målet om maks 2 gradar høgare global gjennomsnittstemperatur.

Hans Olav Hygen reiser kollektivt til jobben

KJELL ERIK ONSRUD

Hans Olav forklarar at det utsleppsmønsteret me har hatt dei siste åra peiker mot meir enn to gradar temperaturauke. Det tyder likevel ikkje at alt er tapt. Det er fortsatt mogeleg å dempe auken, seier han. - Held me fram som no rekner eg 6 gradar opp som realistisk innan 2100, seier Hans Olav. Når eg spør om korleis eit slikt klima vil arte seg, svarar han at det kan ingen vite. - Isprøver frå Antarktis syner temperaturen 1 million år attende i tid. I løpet av denne perioden har temperaturen i snitt ikkje vore meir enn 1 grad høgare enn no. Me veit at for 100.000 år sidan var prærien i USA, som i dag er eit av verdas kornkamre, ørken, seier Hans Olav. Han viser meg boka til Mark Lynas «Seks grader varmere». - Forfattaren har samla all vitskapleg dokumentsjon som finst på følgene av global oppvarming. Konklusjonen hans er at over 4 gradar kan me ikkje vite noko i vitskapeleg forstand. Vi må rekne med både havstigning og ørkenspreiing. Folk vil vel neppe stije roleg og sjå på dette. Det vil truleg oppstå sosial uro som følgje av at store folkegrupper flytter på seg, seier Hans Olav. Han peiker på Bangladesh kor 30-50 millionar innbyggjarar bur mindre enn 1 m.o.h. Her har India alt stengt grensa med piggtrådgjerde og vaktar som skyt for å drepe. For Norge vil bekymringane vere våtare klima, ekstremnedbør, erosjon, ras, dårlegare vintre, avlingssvikt og meir sosial uro i verda rundt oss.

Hans Olav kombinerer klimaforsking og informasjonsarbeid. – Eg får ofte spørsmål direkte frå publikum, fortel han, som til dømes korleis klimaet var på bestefars tid. Han arbeider også mykje med klimatilpassing, serleg har han jobba mykje med SINTEF byggforsk. Hans Olav fortel at bygningane på Blindern akkurat stod ferdige til Krigen. - Metrologane nekta å melde veret for okkupasjonsmakta. Difor vart det under Krigen gjort mykje grunnforsking på klimaet som me fortsatt har glede av, fortel han.

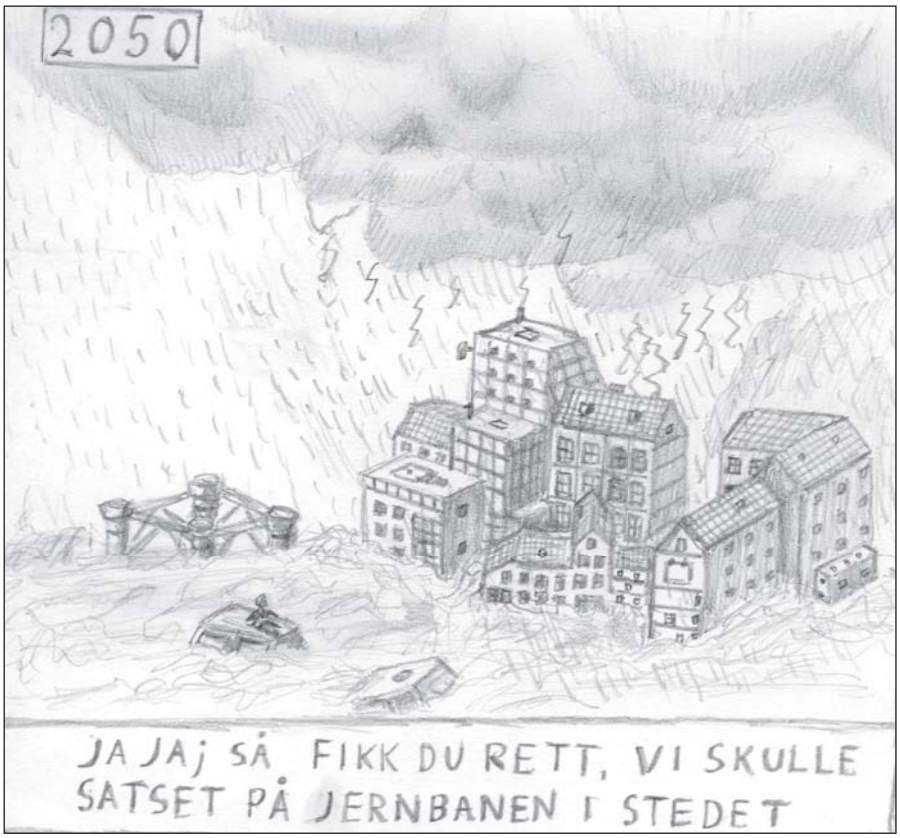
I Norge slapp me i 2010 ut 53,7 mill. tonn CO_2 ekvivalentar, tilsvarande 12 – 14 tonn per pers. Dette er høgt, men fortsatt lågare enn USA-nivå. Finanskrisa ga ein liten dipp i 2009, men no er me attende på same kursen som før. Det er tre krefter som verker seier Hans Olav; det er behovet for kutt, det er næringslivet som vil ha så frie tøyler som mogeleg og det er samfunnets energibehov. Me i Vesten brukar for mykje, medan dei fattige treng å bruka meir. Han viser til ein svensk professor, Hans Rosslyng, som har forska på grensa mellom fornuftig og luksuriøst forbruk. Når det gjeld transportsektoren er arealplanlegging ein

nøkkel til å dempe transportbehovet, seier Hans Olav.

Neste IPCC(FNs klimapanel)-rapport kjem i 2013. Det me har gjort sidan førre rapporten i 2007 er å observere at klimaet blir gradvis varmare. 2010 er det varmaste året globalt som er observert. Me tar dei små skritta og veit stadig litt meir og får stadig fleire element inn i klimamodellane, seier Hans Olav. Med isen i Arktis har det skjedd store endringar. I 2007 var Nordvestpassasjen for første gongen open og har sidan vore det kvar sommar. Frå sommaren 2008 har også Nordaustpassasjen vore open. I fjor sigla Børge Ausland rundt Nordpolen i ein samanhengande seilas, det hadde ikkje vore mogeleg for ti år sidan, understreker Hans Olav.

Smelter Grønlandsisen av vil verdshava stige med 7 meter, smelter Vestantarktis av vil hava stige med 5 meter og smelter heile Antarktis er det 70 meter opp. Sistnemnde er lite truleg, meiner Hans Olav, men med seks gradar opp kan me jo strengt tatt ikkje vite kva som skjer? Realistisk havstigning innan 2100 er 1 – 2 meter. Hans Olav vonar at dei som byggjer i Bjørvika tar høgde for minst 1 meter havstigning + stormflo. Det bør og tenkast på at vatnet kan nå Oslo S. Bergen vil få store problem. Bryggen synker og i løpet av dei neste 30 – 50 åra vil den stå under vatn to gongar i døgeret. På den andre sida har Bergen teke tak i jobben med
klimatilpassingar. Dei er med i eit samarbeid som heiter «Fremtidens byer» kor dei både jobbar med tilpassingar og å kutte utslepp. Energieffektivisering tyder óg at me får pengar attende over tid, understreker Hans Olav.
I det daglege pendlar Hans Olav frå Lørenskog kollektivt. Bil ville tatt like lang tid. Familien klarer seg med ein bil. Hans Olav trekkjer og fram ei artig oppleving frå Sveits; han stod på stasjonen i Zürich og venta på toget. Ca. 10 sekund før toget skulle kome reiste alle seg og gjekk fram til perrongen. Det kom ikkje noko tog og folk vart straks urolege (toget kom eit minutt for seint). Dette seier mykje om mentaliteten. Dette bringer han over på Værnes stasjon kor det er lagt til rette for dobbeltspor. (på Nordlandsbanen er det som kjend berre enkeltspor). Han undrar på kor lenge det er sida, og om det nokon gong kjem dobbeltspor dit.

Tegninger: Trond Hochlin



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

Niels Torp as arkitekter mnal interiørarkitekter mnil

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

Statens vegvesen ignorerer *ikke* kollektivtrafikk

For Jernbane nr 3 side 16 inneholdt et "leserinnlegg" med denne overskriften minus "ikke". Det var ikke skrevet av meg, men etter en telefonsamtale satt sammen av redaksjonen på grunnlag av min klage på reguleringsplanen for E16 til Bærum kommune

PER KVERNMARK

Framstillingen av Vegvesenets rolle er blitt ugrunnet negativ, to påstander er direkte feil, og klagens innhold er ikke helt nøyaktig og korrekt gjengitt. Dette har jeg gjort redaksjonen oppmerksom på. Redaksjonen på sin side har beklaget vinklingen saken fikk og sagt seg villig til å trykke denne artikkelen for å rette opp. Årsaken til feilene ligger i misforståelser og for knapp tid før deadline.

Klagen

Mine ankepunkter i klagen var delvis overlappende: høy tunnelandel og liten tilrettelegging for fjernbusser. Mer tunnel i sentrale strøk vil binde store samferdselsmidler til drift, vedlikehold og rehabilitering og gi liten fleksibilitet for kollektivtrafikk. Sikkerhetskravene for tungt trafikkerte årer skjerpes dessuten av EU. E16-planen betyr en helt ny tunnel fra Kjørbokrysset til Bærumsveien uten holdeplasser og uten skikkelig atkomst fra Sandvika stasjon og bussterminal. Første stoppested vil med den vedtatte planen bli godt utenfor tettbygd strøk.

Feil om Statens vegvesen og E18 i tunnel

Den ene feilen kommer til uttrykk i overskriften og kommenteres i neste punkt. Den andre gjelder E18, Vestkorridoren. I forrige innlegg hevdes "Vegvesenet har isteden tilpasset planene til en ny E18 Asker – Oslo i tunnel". Det stemmer ikke og er en forhastet slutning ut fra en annen formulering i klagen ("uten binding til en lite ønskelig E18-tunnel"). Planen kan tilpasses både dagens Kjørbokryss og et nytt kryss i tunnel. (Illustrasjonstegningen av den vedtatte reguleringsplanen viser dagens E 18 og Kjørbokryss) Framfor alt har Vegvesenet påpekt (se f.eks. Budstikka 2009-07-09) at Vestkorridoren i tunnel vil øke vegkapasiteten og bilbruken på bekostning av kollektivtrafikken. Det er etter press fra Bærum kommune Vegvesenet motvillig har tatt med seg ett av tunnelalternativene videre i planprosessen, sammen med alternativer for moderat utbygging. For øvrig er Asker – Oslo en kraftig overdrivelse uten grunnlag i klagen. E18-planen gjelder i første rekke en eventuell tunnel Blommenholm – Slependen.

Vegvesenet en av mange aktører

Framstillingen i forrige innlegg kaster skylda for miseren på Vegvesenet. Etaten er snarere blitt aktiv for mer kollektivtrafikk og tilbakeholden med vegplaner av det omfang kommuner i sentrale strøk ofte krever. I tilfellet E16 sitter Vegvesenet igjen med moderat eller begrenset ansvar og lite handlingsrom i sluttfasen. Fylkeskommunene, Bærum kommune, politikere og transportselskapene har fastlagt premissene langt tilbake og aldri ytret noe klart ønske om holdeplasser. Tilbake på 1980-tallet var det derimot Vegvesenet som aktivt spurte busselskapet i Buskerud hvor man ønsket holdeplasser langs den da nye E16. Det kom aldri noe svar.

Liberal ekspressbusspolitikk

Den "liberale" ekspressbusspolitikken, fastsatt av Stortinget gjennom Nasjonal transportplan 2010 – 2019, bare forsterker bildet med mange aktører uten ansvar utenfor sitt nærområde. Politikken innebærer bl.a. at vertsfylket for en kommersiell gjennomgående ekspressrute kun har ansvar for rutetilbudet i sitt eget fylke; ingen har ansvaret for strekningen (her: Oslo – Hønefoss) som helhet. Dessuten har busselskapet frihet til å bestemme det meste, slik at vertsfylket ikke blander seg inn i rutetilbud, bussmateriell og aller minst i om hovedvegene legges til rette i nabofylkene. Her finner busselskapet seg ganske enkelt til rette med hovedvegene. Dersom det ikke bygges holdeplasser, droppes bare stopp undervegs; man har jo ikke ansvar for passasjerer i andre fylker! Er atkomsten til bussterminalen dårlig, kjøres bare de fleste avgangene forbi. Nabofylket (her Akershus) kjøper passasjertilgang hos ekspressruta ytterst i fylket der Ruter ikke kjører og lokalbuss dessuten ville gi for lang reisetid til Oslo. Kjøpet har fra 2009 skjedd ved at Ruter betaler Nettbuss Drammen for å kjøre 10 av Timekspressens 24 avganger som mjølkerute på dårlig lokalveg. Årsaken er dels at første holdeplass på E16 er 9,5 km fra Sandvika, dels at Ruter ikke vil forlenge noen få lokalavganger for å dekke den moderate trafikken utenfor E16. Dette er en ulempe for pendlere, utestenger passasjerer ytterst i Akershus fra ekspressbussene, har halvert rutetilbudet deres og gitt dem lengre reisetid. Særlig med denne reviderte ordningen fra 2009 er Akershus fylkeskommune og Ruter likegyldige til holdeplasser på motorvegen E16.

Bærum er interessert i tunnel, mindre i fjernbusser

Bærum kommune og lokale politikere er på sin side mest opptatt av å slippe synet av den biltrafikken de ikke vil redusere, altså å få mest mulig av hovedvegene i tunnel. Det går dårlig sammen med holdeplasser og tilgang til fjernbusser, hvilket bekymrer lite når man har egne lokalruter med kort veg til Sandvika stasjon. Utvidelse av dagens E 16-korridor nord for Sandvika bød på noen tekniske utfordringer, og Bærum kommune så muligheten til helt ny veg i tunnel. Dermed kunne området ved Hamang, der bussen kjører av og på E16 i dag, frigis til mer "byutvikling" i gangavstand fra et kjøpesenter som har fått forme det meste av Sandvika. Vøyenenga har det største markeds-potensialet langs E16 mellom Sandvika og Avtjerna – Sollihøgda. Men her er E 16 klemt inn en krapp kurve på dårlig grunn mellom to tett følgende kryss i sør og en "miljøtunnel" i nord, og holdeplass krever større endringer. Den undertegnete var i januar 2009 muligens den første som påpekte behovet for holdeplass, men allerede da skulle det svært mye til å få endret reguleringsplanen. Nå kreves betalingsvilje og politisk mot.

Sveits - europamester i togtrafikk

Ikke i noe annet land kjører folk så mye tog. Franskmenn på annenplass kjører drøyt halvparten så mye. I 2010 kjørte den nasjonale jernbanen, SBB, 17,5 milliarder passasjerkilometer, Sveits har 7,87 mill. innbyggere. I Norge kjørte NSB, Flytoget og SJ til sammen 3,2 mrd. passasjerkilometer, vi er 5 mill. innbyggere. I Sveits kan klokka stilles etter toget.

Sammenligning av andeler av trafikk for 2010:

Togets andel av transport	Personer All trafikk	Gods Kun tog/vei
Norge	4,8 %	16 %
Sverige	9,1 %	35 %
Sveits	16 %	36 %, 61 % i transit gjennom Alpene

Sveits har ikke delt opp jernbanen i trafikk og infrastruktur slik vi og de fleste andre europeiske land har gjort. SBB har derfor ansvar for både togene og infrastrukturen. SBB har til sammen 28.000 ansatte. Sveits har også flere mindre jernbaner, de fleste er i offentlig eie. Persontrafikken på disse banene er samordnet med SBB. Derimot finnes det mange private godstogselskap, og de konkurrerer med SBB, særlig om transittrafikken.

Siden 1982 har sveitserne hatt en såkalt taktruteplan som innebærer avganger til samme tidspunkt(er) hver time og sømløse overganger. I 1987 sa sveitserne i en folkeavstemning ja til Bahn 2000. Bahn 2000 var en pakkeløsning som omfattet utbygginger av infrastrukturen, et bedre togtilbud og finansiering. Det tok 17 år og 7,4 mrd. CHF å realisere pakka. Togtilbudet ble trinnvis forbedret ettersom delprosjekter ble fullført. Nytt togmateriell var ikke inkludert og blir derfor finansiert direkte av SBB.

Sveitserne har regelmessig stemt ja til trafikkpolitiske forslag som har som mål å flytte trafikk fra veg til bane:

- 1987 – Ja til Bahn 2000
- 1992 – Ja til å bygge ut transitaksen nord-sør(NEAT), herunder tunnelene Gotthard og Lötschberg
- 1994 – Ja til videreføring av avgift på tungtrafikk
- 1994 – Ja til å flytte transitgods fra veg til bane og nei til nye transitveger gjennom Alpene
- 1998 – Ja til ytelsesavhengig tungtrafikkavgift (LSVA)
- 1998 – Ja til bygging og finansiering av infrastruktur for kollektivtransport
- 2004 – Nei til Gotthard vegtunnel nr. 2 (ville gitt fire felt)

Finansiering

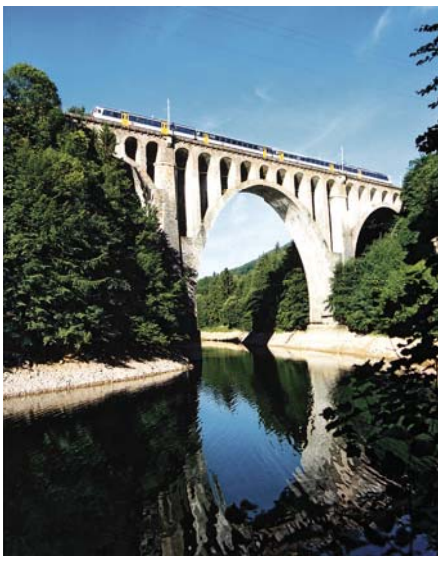
Sveits har et investeringsfond for jernbane på 30,5 CHF (179 mrd. kroner). Fra dette blir store utbyggingsprogrammer finansiert. Jernbanefondet blir tilført penger fra moms, lastebilavgift, bensin/dieselavgift og lån. 2/3 av avgiftene fra biltrafikken går til jernbanebygging. Sveits har i tillegg et mer generelt infrastrukturfond som også finansierer jernbanebygging. Kantonene yter også investeringsbidrag. I tillegg betaler togselskapene kjørevegsavgift som også er med å finansiere investeringer. Drift og vedlikehold går på ordinære bevilgninger fra Forbundet og Kantonene. Det regionale togtilbudet og godstrafikken får offentlig tilskudd, men ikke den nasjonale passasjertrafikken som går med overskudd. Sveits er lite progressivt på mange områder, men det gjelder ikke jernbanepolitikken. Vi kunne godt overføre erfaringene fra Sveits til Norge.

BIF

På bakgrunn av et folkelig initiativ vil Forbundsregjeringen til våren 2012 fremme et forslag for Parlamentet om å forenkle og styrke finansieringen av jernbanen. Om det blir vedtatt vil det nye fondet hete BIF (Bahn Infrastruktur Fond). Det vil få penger fra alle de nåværende kildene samt utvides med høyere baneavgift, økte skatteinntekter og økte bidrag fra Kantonene. BIF skal også dekke drift og vedlikehold av infrastrukturen og renter og avdrag på lån.

Målet med BIF er å gjøre det mulig å planlegge etappevise utbygginger og legge fram langsiktige planer for parlamentet.

Sammen med forslaget til BIF vil Forbundsrådet også legge fram et videre trinn av utbyggingspakka «Bahn 2030» for Parlamentet. Dette trinnet planlegges ferdigstilt i 2025, og antas å koste 3,5 mrd. CHF. Til første trinn av «Bahn 2030» bevilget Parlamentet i 2008 5,4 mrd. CHF. Det er nå under planlegging. Forbundsregjeringens plan er å legge fram utbyggingspakker for Parlamentet hvert 4. til 8. år innafor rammene av de overordnede programmene. De store målene er å øke kapasiteten, bygge ut knutepunktene, kutte reisetida, knytte seg til det europeiske høgfartsnettet, tilby kvartersavganger på de tyngste linjene innenlands, halvtimes på de øvrige hovedlinjene og kvarters på S-banen. Forbundsrådet forventer en økning av både gods- og persontrafikken på rundt 60 % fram mot 2030.



© SBB photo

Krise for Kongsvingerbanen

Politikerne har vedtatt planer for Riksveg 2 som vil gjøre det mulig å kjøre Kongsvinger-Oslo på om lag én time. Toget bruker i dag ca. 1:20 t.

BJØRN BERGSKAUG

Sporvekslene tillater bare 40 km/t ved kjøring i avvik, dvs. ut av hovedsporet og inn på kryssingsporet

Planer for riksvei 2

I NTP 2010-2019 er det satt av 10,14 mrd. til stamveiene i transportkorridor 2, herunder 4,2 mrd. i bompenger. Korridor 2 omfatter riksvei 20 Elverum – Kongsvinger, riksvei 2 Kløfta – Kongsvinger – Magnor og E 18 Vinterbro – Ørje. På riksvei 2 er strekningen Kløfta – Nybakk ferdig utbygget med en 16 meter bred firefelts vei. Denne standarden er planlagt for resten av strekningen opp til Kongsvinger. En kan vel også nevne utbygging av riksvei 22 mellom Lillestrøm og Fetsund til firefeltsvei, også denne parallelt med Kongsvingerbanen, som vil beløpe seg til flere hundre mill.kr.

Parsellen Kongsvinger – Slomarka er nå under utbygging. Denne er beregnet til å koste 1,650 mrd. Midtparsellen, Nybakk – Slomarka, har foreløpig kostnadsanslag på 3 300 mill.kr., alt i 2008 priser. Mye vil bli finansiert gjennom bompenger. Det er blitt hevdet et det vil bli minst 90 kr. å betale for en personbil. Bomringen rundt Oslo kommer i tillegg.

Planer for Kongsvingerbanen

Mot disse gigantiske veginvesteringene er det i NTP kun satt av fattige 56 mill. kr. til Kongsvingerbanen. Marginalt bedre blir det av at regjeringa vil forlenge spor 13 på Lillestrøm. Det medfører at det blir to spor fram til bygrensa. På vedlikeholdsbudsjettet er det de siste 7 åra gjennomført ballastrens. Skinner og sviller er også delvis bytta ut. Dermed ligger sporet stødig og godt og banen er fri for saktekjøring. Om få år begynner arbeidet med å skifte ut 60 år gammel kjøreledning inkludert stolper og stag. Dette vil i følge Jernbaneverket ta 4-5 år. Ny kjøreledning er også en av flereforutsetninger for å kunne øke toppfarta fra 130 til 160 km/t.

I norsk jernbaneplan for 1998-2007 lå det inne planer for et kryssingsspor ved Tuen holdeplass mellom Lillestrøm og Fetsund, og et ved Bodung holdeplass 5 km. sør for Årnes. Disse ligger ikke inne i dagens NTP. I løpet av de neste 3 åra planlegges det stasjonsinvesteringer på Fetsund, Sørumsand, Årnes, Skarnes og Kongsvinger med plattformutbedringer og oppgradering av bussterminaler og innfartsparkering. Dette blir for Akershus vedkommende finansiert med Oslopakke 3-midler. Det vil også i nær framtid bli anlagt en ny Rånåsfoss stasjon ved skjæringspunktet med fylkesveg 476 til erstatning for Rånåsfoss stasjon og Auli holdeplass.

Forslag til tiltak for Kongsvingerbanen

Ønskene fra kommunene langs Kongsvingerbanen med to avganger i timen Oslo-Årnes og én gang i timen til Kongsvinger og reisetid på hhv. 40 min og 1 time, vil kreve omfattende investeringer om det også skal bli plass til gods- og persontrafikken med Sverige.

Investeringer som spor 13 til på Lillestrøm og Tuen og Bodung kryssingsspor vil bli helt nødvendig. Helst burde det vært bygd dobbeltspor så langt som mulig mot Fetsund. Her kan en komme i konflikt med Nordre Øyeren naturreservat.

Det vil være en stor fordel med dobbeltspor fra Svingen holdeplass ved Fetsund og opp til Haga stasjon. På denne strekningen er det med dagens ruteplan en opphoping av kryssinger og mye venting. Slik som det er i dag må tog som skal kjøre i avvik bremse ned til minst 40 km/t. Dette er både tidkrevende og urasjonelt. Derfor bør de gamle sporvekslene skiftes ut til slike som tillater full strekningshastighet. Alle kryssingsspor bør dessuten forlenges til 1000 m for smidig avvikling av den omfattende godstrafikken.

Nå for tida blir det sanert 2 usikrete planoverganger årlig. Med dette tempoet vil det ta 35 år før alle usikrete planoverganger er fjernet mellom Lillestrøm og Magnor. For at tillatt topphastighet på Kongsvingerbanen kan økes fra 130 til 160 km/t må alle planoverganger i det minste sikres med signal og bom. Helst bør lokalvegene samordnes der det er mulig og de gjenværende overgangene erstattes med bru eller undergang. Det har vært flere ulykker hvor biler har blitt påkjørt. Det er også mye elgpåkjørsler, særlig på strekningen Årnes – Kongsvinger. Noen gjerder er satt opp men det trengs mye mer, slik det er gjort langs nye Riksveg 2 Kløfta-Nybakk.

Galterud stasjon mellom Skarnes og Kongsvinger er en fartsdump. Her er det to gamle stålbruer som gir sleng på toget slik at det ikke kan holde høyere hastighet enn 70 km/t.

For persontrafikken haster det i første omgang med å forlenge de mange korte plattformene. I dag må bakre sett i toget stenges mellom Lillestrøm og Årnes fordi plattformene ikke dekker hele toget. Det er en skam i 2011! Med andre ord kan i første omgang kapasiteten dobles bare med å forlenge plattformene.

Bohusbanen

I disse dager pågår en oppgradering av Bohusbanen mellom Skee og Strömstad.

ESPEN FRANCK-NIELSEN (TEKST & FOTO)

Reginatoget ved Varp

Ny E6 er blitt bygget som fire felts motorvei gjennom Bohuslän, men forbi Skee er E6 i skrivende stund ikke ferdig. I forbindelse med utbyggingen av E6 måtte Bohusbanen legges om. Banen skal gå på bru over nye E6, og i tunnel. Bohusbanen trafikkeres av Västtrafik. Mens anleggsarbeidene mellom Skee og Strömstad pågår, snur togene på Skee. Det kjøres buss for tog mellom Skee og Strömstad. Største tillatte kjørehastighet på banen er 90 km/t. Flere steder gror det ugress i sporet, og enkelte skinner er fra 50-tallet. Etter planen skal banen rustes opp slik at kjørehastigheten kan økes til 140 km/t. Strömstad stasjon har i dag kun et spor, men skal etter planen få et spor 2.

Bohusbanen mellom Göteborg og Strömstad via Uddevalla ble vedtatt av den svenske Riksdagen i 1898, og skulle inngå i en statlig stambane mellom Kristiania og Göteborg. Egentlig skulle banen mellom Skee og Strömstad anlegges som smalsporet privatbane, men ble en del av den normalsporede Bohusbanen. Anlegget startet i 1901, og to år senere kunne banen til Strömstad tas i bruk. Planen var å la banen krysse Iddefjorden på bru og la den møte Smaalensbanen (som var det opprinnelige navnet på Østfoldbanen), men på grunn av unionsoppløsningen i 1905 ble ikke planene realisert. I 1913 åpnet sidelinjen til Lysekil. I mellomkrigstiden fikk banen en økende godstrafikk. På midten av 1930-tallet ble det lagt tyngre skinner slik at banen kunne trafikkeres av tyngre tog. Bohusbanen fikk elektrisk drift i 1950. Etter hvert fikk banen konkurranse fra en økende privatbilisme, og mer gods ble sendt på lastebil i stedet for med tog. Men etter opprettelsen av Bohustrafiken i 1983 ble det kjørt flere daglige persontog på banen.

EUs hvitebok på transport

Transportkomitéen i EU-parlamentet vil knytte Europa tettere sammen, redusere ulykker og kutte klimagassutslipp.

I sin nesten enstemmige innstilling den 22. november til EU-kommisjonens forslag til hvitebok for transport (den 3. i rekka) setter komitéen klare mål for 2020. Gjenværende barrierer i transportsystemet skal vekk, antall drepte i vegtrafikken skal halveres, CO_2-utslippene fra vegtrafikken skal kuttes med 20 % og fra skips- og flytrafikken med 30 %. Støy og energiforbruk i jernbanen skal kuttes med 20 %, antall sikre parkeringsplasser på det transeuropeiske vegnettet skal økes med 40 % og antallet multimodale plattformer for gods på jernbane, elver og kanaler skal økes med 20 %. Alle målsettingene tar utgangspunkt i tilstanden i 2010. For transportsektoren som helhet er målet fortsatt 20 % klimagasskutt i forhold til 1990-tilstanden.

Alnabru er en stor godsterminal i europeisk sammenheng

Komitéen slutter seg til «forurenser betaler» prinsippet, og ber Kommisjonen om å legge fram et konkret forslag innen 2014 på hvordan dette kan gjennomføres. Komitéen vil også at transportbrukerne skal betale for støy og køkostnader, og at inntektene fra avgiftene øremerkes bærekraftige transport. Komitéen vil ha strenge regler for å tillate Gigant-trailere. Komitéen ber også Kommisjonen om innen 2013 å legge fram konkrete forslag til utbygging av trygg infrastruktur for gående og syklende i byer for å kunne doble antallet myke trafikanter og kollektivtrafikanter. Komitéen vil også ha regler om universelle passasjerrettigheter og ber Kommisjonen om å legge fram noen grunnprinsipper på nyåret.

Komitémedlemmet Mathieu Grosch (EPP, BE) sier at de har lært leksa fra tidligere hvitebøker; det må settes klare mål og tidsfrister for å sikre at medlemsstatene følger opp!

Nettverksbygger´n

Nittedalsbanen er ikke et radikalt nytt konsept, men innebærer å bygge et moderne dobbeltspor i omtrent samme nedslagsfelt som søndre del av dagens Gjøvikbane. Idéen stammer fra Norsk Bane, men er «stjålet» både av oss og Høyhastighetsringen. Vi introduserte vårt forslag i 2008 og mener fortsatt det kan bli en bane med mange fordeler.

• Felles dobbeltspor Bergensbanen/ Gjøvikbanen fra Grua til Alnabru/ Oslo S.

• Med tunnel under Nordmarka mellom Jevnaker og Grua vil Nittedalsbanen bety en lenge etterlengtet innkorting av dagens Bergensbane. Vi tror Bergensbanen vil kunne leve godt sammen med Haukelibanen som region-, turist- og delvis godsbane, men antar at det går mot hel eller delvis nedleggelse om linjen gjennom Hallingdal eller Numedal blir valgt.

• Stort løft for Gjøvikbanen. Det er vanskelig å bygge ut langs dagens Gjøvikbane på grunn av mange skarpe kurver, bebyggelse og landskapsvern.

• Eksisterende Gjøvikbane Oslo S-Hakadal frigjøres til økt lokaltrafikk.

• Mulig med lokaltog på ringbane -Hønefoss-Rotnes-Oslo S-Drammen-Vikersund-Hønefoss-.

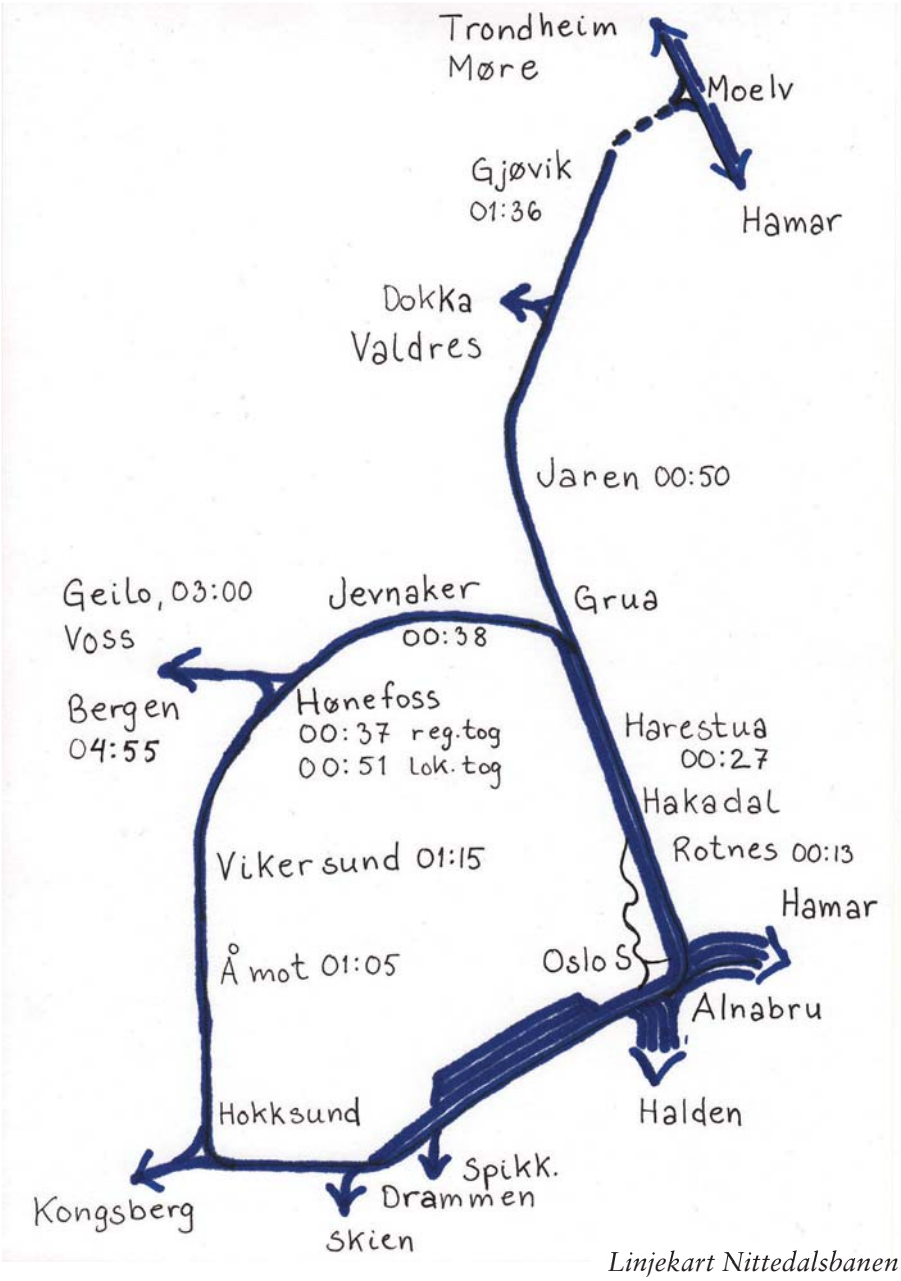
Dagens Jevnakerbane er gods- og reservebane.

• Aktualiserer å bygge Gjøvik-Moelv og vil også gi ny og sterkere eksistensberettigelse for Valdresbanen.

• Bedre forhold for gods med større kapasitet og slake stigningsforhold.

• Høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved å tilfredsstille transportbehovet i to «korridorer». Nittedalsbanen svarer både på behovet for å modernisere Gjøvikbanen og kan dekke mye av det samme behovet som Ringeriksbanen og E 16 og Rv 4 som firefeltsveger. De tre sistnevnte utbyggingene vil i sum langt overgå prisen på Nittedalsbanen.

- Og dessuten er det vår mening at én milliard oljepenger til norsk infrastruktur er mer verdt enn hundre milliarder oljepenger på Wall Street…..



Linjekart Nittedalsbanen

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!

www.baneservice.no

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

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

Nyansatte i Jernbaneverket

Nedbemanning og forgubbing hang som mørke skyer over Jernbaneverket. Nå er situasjonen snudd og det rekrutteres som ikke på lenge. Redaksjonen har intervjuet seks nyansatte og spurt om hva som fikk dem til å velge jernbanen som arbeidsplass.

Jens Hansen

Frank Heed
Han er 33 år gammel og har jobbet med kontaktledning/Elkraft/utbyggingsdivisjonen siden 18. juli i år. Han er utdannet sivilingeniør fra Danmarks Tekniske Universitet DTU i København. Han har tidligere vært driftsingeniør ved et lokalt kraftverk, men forteller at de store utfordringene som nye utbygginger på jernbanesektoren i Norge gjør jobben ekstra spennende. For tiden er han beskjeftiget med å planlegge strømforsyning og kontaktledning til de mange nye hensettingsspor som er under bygging flere steder til de nye STADLER-togsettene. Han spaserer til jobben hver dag, men disponerer både bil og sykkel.

Katrine Birkeland Djønne
Hun er utdannet elkraftingeniør fra Høyskolen i Bergen. Hun arbeider i divisjonen for kontaktledning/elkraft hvor det for tiden er mange interessante utfordringer, som for eksempel den nye Follobanen. Dessuten krever nye togsett lengre plattformer. Arbeidet med å gi disse nye signaler og kontaktledninger er i gang. Hun ble ansatt den 8. april i år, er 26 år gammel og synes jobben er meningsfull, ikke minst i et miljøperspektiv. Selv tar hun hver dag toget fra Grorud til jobben, det tar 12 minutter og hun er utstyrt med årskort. Bil har hun ikke, foreløpig heller ikke sykkel. Med bopel nær Grorud stasjon er toget et naturlig valg.

Stefan Nilsen
Han er utdannet ingeniør i kybernetikk ved Høyskolen i Oslo, er fra Verdal og er 29 år gammel. Han tar vanligvis T-banen fra Etterstad, men har også sykkel som alternativ. Han har vært ansatt siden 15. august i år i divisjonen for programvarebaserte sikringsanlegg og arbeider med nye signalanlegg. Han kan bl.a. fortelle at en avgjørelse om leverandør av det nye ERTMS-signalsystem som skal utprøves på Østre linje blir tatt i disse dager. Han synes en jobb i Jernbaneverket er spesielt gunstig bl.a. på grunn av et godt opplegg med kursing av nyansatte og mange utfordrende arbeidsoppgaver.

Nils Roland Lier
Han er 29 år og også ansatt i divisjonen for programvarebaserte sikringsanlegg. Han er Bachelor i kybernetikk fra Høyskolen i Oslo og synes jobben i Jernbaneverket, der han har vært siden 15/8 i år, gir gode utviklingsmuligheter og roser også opplegget med god intern opplæring. Han er interessert i bl.a. den pågående planleggingen av bedre bane mellom Oslo og Hamar, og er også beskjeftiget med sikringsanlegg til de mange nye hensettingsspor som nå er under utbygging på flere driftsbanegårder. Han bruker selv vanligvis trikk eller T-bane til jobben og har for tiden ikke bil.

Beate Hvidevoll Huus
Hun har vært ansatt i avdelingen for relebaserte sikringsanlegg i Bergen siden 15. august i år. Hun er 24 år gammel og etter at hun først ble utdannet som apotektekniker har hun blitt Bachelor i elkraft ved Høgskolen i Bergen. Dessuten har hun nettopp gjennomført et 15 ukers signalkurs i Oslo. Hun har valgt jernbanen fordi det er en interessant arbeidsplass som gir mange muligheter. Selv reiser hun kollektivt, og tar bussen til jobben.

Linda Torrissen
Hun er 20 år gammel og arbeider i Elkraft, som lærling i energimontørfaget i Ski. Hun har hatt to år på elektrolinjen på videregående og deretter vært lærling i Jernbaneverket i to år. Hun forteller at hun ble nysgjerrig på jernbane allerede da hun var utplassert på signalavdelingen i Baneservice. For tiden går hun på et fire ukers kurs i kontaktledning på Jernbaneskolen. I februar 2012 vil hun være ferdig utlært. Hun har ikke blitt skuffet i sine forventninger til jernbanen som arbeidsplass og nevner særlig det gode samholdet og arbeidsmiljøet. Hun tar hver dag toget fra Moss til Ski. Det er det mest praktiske, dessuten har hun jo årskort.

Var alt bedre før

Jernbanen sliter med kapasitetsproblemer, forsinkelser, materiellmangel og misnøye blant reisende. Dette slet jernbanen med for hundre år siden også. Rundt århundreskiftet fikk avisene inn mange klager over norsk «jernbanestel».

Espen Franck-Nielsen

Dagbladet trykket den 9. februar 1900 et innlegg undertegnet "Mange bekymrede Reisende" med klager over vognmangel og fyll og uro på lokaltogene mellom Kristiania og Ljan. Mange reisende måtte stå ute på vognenes endeplattformer i all slags vær, også midtvinters, fordi det ikke var plass til dem inne i vognene. Fulle folk som sjenerte medreisende var dagligdags, og fulle menn trengte seg inn i damekupéene. "Det nytter ikke at klage, det ved man; man har jo omtrent aldrig oplevet, at der i norsk Jernbanestel har været tatt Hensyn selv til Publikums aller mest berettigede Klager." (Dagbladet 9. februar 1900). Klagene over forholdene på lokaltogene til Ljan fortsatte å strømme inn. Oppvarmingen var dårlig, og temperaturen kom ofte under 0 grader på kalde vinterdager. De reisende klaget også over dårlig belysning. De norske reisende var uvanlig fordringsfulle, ble det hevdet fra jernbanehold. Arbeidsministeren, Alb. Hansen, var indignert. Når folk forlangte å kunne lese sin avis på farten mellom Kristiania og Bekkelaget da var grensen nådd, uttalte han i 1904.

I 1870-årene hadde for eksempel Drammenbanen stor mangel på personvogner, og det hendte at folk ikke fikk være med toget fra Christiania Vestbanestasjon. Dette ble tatt opp i Stortinget i 1874. Vestbanene slet også med stor mangel både på lok og vogner rundt århundreskiftet, og dette gikk ut over både person- og godsbefordring. På Drammenbanens stasjoner var godshusene for små, og gods måtte lagres utendørs, med den følgen at gods ble stjålet eller ødelagt av vær og vind. Gods ble også ødelagt fordi det måtte stables i høyden. Drammenbanen var enkeltsporet og kapasiteten var alt for liten. Det skulle ikke mye til før forsinkelser oppstod. De som reiste til og fra arbeid opplevde stadig forsinkelser på en halv time og mer.

Tegning fra vittighetsbladet Vikingen som kom ut i Kristiania fra 1862 til 1932

Sporvidde

På midten av 1800-tallet utarbeidet svenske myndigheter planer for et sammenhengende stambanenett. Slike planer fantes ikke i Norge på den tiden. Man klarte ikke en gang å bli enige om sporvidden. Den første norske jernbanen ble bygget med 1435 mm sporvidde, den samme som brukes i dag. Denne sporvidden stammet fra England, og er 4 fot 8 ½ tomme. For å spare anleggskostnader ble en rekke norske jernbaner som ikke skulle ha forbindelse til Sverige bygget med en smalere sporvidde, 1067 mm.

Sporviddespørsmålet var i mange år gjenstand for en opprivende strid på det politiske plan og blant jernbaneingeniører. Etter hvert som jernbanenettet ble bygget ut, oppstod sporbruddstasjoner hvor reisende måtte bytte tog og gods lastes om. Særlig omlastingen medførte forsinkelser i forsendelsene og ekstra kostnader. Banene måtte ha to materiellparker som ikke kunne brukes om hverandre. Sporviddespørsmålet ble avgjort i 1898 da Stortinget vedtok at Bergensbanen skulle bygges med normal sporvidde, 1435 mm. Drammenbanen, Randsfjordbanen, Rørosbanen, Vossebanen, Vestfoldbanen og Jærbanen og flere andre strekninger måtte bygges om til normal sporvidde, noe som ble svært kostbart.

Kanskje man kunne trengt en organisasjon som For Jernbane også for hundre år siden?

Med tog til Rivieraen

TGV-toget ved Antheor.

Ved flere anledninger har jeg reist med tog fra mitt hjemsted Vestby og til Cannes på den franske Rivieraen. Reiseruten gikk via København, Köln og Paris.

Espen Franck-Nielsen (TEKST OG FOTO)

Først til billettbestillingen. En Interrailbillett er ikke nok. På langdistansetogene må man reservere plass på forhånd. For THALYS-togene mellom Köln og Paris er tillegget høyt. På TGV-togene kan tillegget variere. I høysesongen kan tillegget alene koste mer enn en flybillett tur/retur. Billetter kan bestilles hos NSB på telefon 815 00 888, men da tilkommer et honorar på kr. 50. Jeg valgte i stedet å bestille billetter på de respektive togselskapenes nettsider. Hvis man er ute i god tid er det mulig å få kjøpt billige billetter, og da har man også fått reservert plass.

En felle som det er lett å gå i er korrespondansen på Moss stasjon. Togene til Göteborg stanser ikke i Vestby, og derfor må jeg reise med lokaltog til Moss. Dersom man baserer seg på toget som går fra Vestby kl. 7.21, har man bare fem minutter i Moss. Hvis lokaltoget er forsinket, så kommer man ganske enkelt ikke med morgentoget til Göteborg, fordi man ikke omfattes av noen reisegaranti. Derfor reiser jeg med et tidligere tog fra Vestby.

Togtilbudet mellom Oslo og Göteborg er ikke mye å skryte av. Det kjøres tre togpar daglig på Smaalensbanen og Dalslands Järnväg fra 1879. Togreisen tar fire timer, det samme som ekspressbussene bruker på samme strekning. Ta med mat og drikke, for tilbudet på toget er skralt. Fra Göteborg gikk turen med skikkelig tog, altså med lok og vogner. Jeg valgte å reise med nattog mellom København og Köln. Avgangstiden fra København var kl. 18.23. Nattoget har soveplasser og liggeplasser, samt sittevogner. Selv reiste jeg i sovekupé. Kl. 6.14 var nattoget framme i Köln. Nattoget fortsetter videre til Amsterdam.

THALYS kjører høyhastighetstog mellom Köln og Paris. Togene kjører gjennom Brussel, og turen tar litt over tre timer. THALYS-togene ankommer Gare du Nord. Togene mellom Paris og Nice kjører fra Gare du Lyon. Den raskeste måten å reise mellom disse stasjonene er lokaltog, eller RER-tog. En reise med RER-togene er ingen hyggelig opplevelse. Det stinket piss på stasjoner og i togene, og på togene forekommer pågående tigging. Det var bedre å reise med Metro, men dette tar lengre tid. Dessuten må man bytte tog på Bastille.

Kontrasten er stor når man forlater RER-toget på Gare de Lyon og går om bord i TGV-toget som har Nice som sin endestasjon. Toget bestod av to multippelkoblede Duplex-sett, som har to etasjer. Toget har både 1. og 2. klasse, og er man tidlig ute kan man sikre seg 1. klassebilletter til en billig penge.

Det er blitt bygget høyhastighetsbaner både for THALYS og TGV-togene. Den høyeste hastigheten er 320 km/t. Det er lagt stor vekt på sikkerheten, og det er ingen annen togtrafikk på høyhastighetsbanene. På veibruene over banene er det montert sensorer som varsler dersom gjenstander faller ned i sporet. Det har ennå ikke skjedd dødsulykker på høyhastighetsbanene.

Høyhastighetsbanen slutter et stykke nord for Marseille, og videre mot Nice kjører TGV-togene på den eldre hovedlinjen langs Rivieraen. Kl. 18.59 ankom jeg Cannes, midt i bykjernen.

Frå veg til bane i Ghana

Godsvognprodusenten Flexiwaggon i Östersund melder at dei har inngått ei rammeavtale med styresmaktene i Ghana, som ligg på Elfenbenskysten, om å introdusere den patenterte godsvogna Flexiwaggon Modell SW©. Flexiwaggon gjer det mogeleg å køyre ein lastebil enkelt av eller på toget. Det krevst ingen stor terminal med kranar m.v. Neste steg er å bli samde om detaljane.

Det er "National Road Safety Commission" som insett fordelane med å overføre godstransport frå veg til bane. Dei gahnesiske styresmaktene rekner med både å minske forbruket av fossit brensel og redusere det høge antallet trafikkulukker på vegane. I Ghana byggjer kinesarane 1500 kilometer ny jernbane nord-sør og aust-vest som også skal koplast saman med grannelanda. Banen er venta å stå klar om 18 månader.

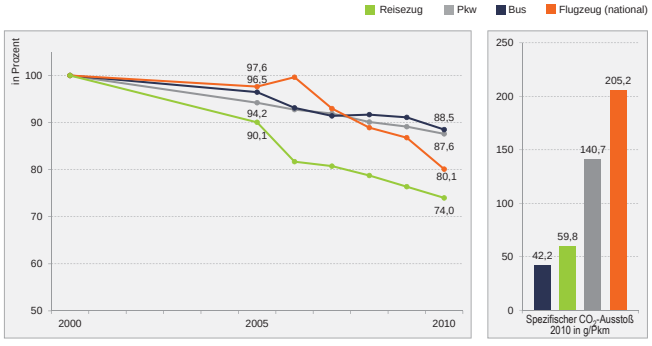
- i tillegg til inntekter frå salg av Flexiwaggon vil vedlikehaldskontrakten innebære langsiktige inntekter for det svenske foretaket, uttaler Jan Eriksson som både er oppfinnar og dagleg leiar for Flexiwaggon. Det er gledeleg at styresmaktene i Gahna tok initiativet. Difor anser vi at behovet for våre vogner kjem til å auke jamt, seier Eriksson.

Flexiwaggon er sers nøye med den tekniske kvaliteten. Ein faktor som har fått gehør er at dei fleste underleveransane kjem frå svenske foretak som til dømes styrings-, hydraulikk- og elektroniske komponentar. Både kundar og underleverandørar synest det er betryggande at Flexiwaggon har til hensikt å forbli i Östersund.

Tysk jernbane kutta 25% på 10 år

Instituttet for energi- og miljøforskning i Heidelberg (IFEU) har beregna at den tyske jernbanen i perioden 2000-2010 har kutta sine klimagassutslipp med 25 % regna per passasjerkilometer og tonnkilometer. Dette er kraftigere kutt enn noen av de andre transportformene kan vise til. Med denne utviklinga regner lederen for baneindustriforbundet(VDB), Ronald Pörner, det som realistisk at banetransporten i 2050 er helt CO2-fri. Pörner mener viktige tiltak for å få dette til vil være å øke tilbakematinga av strøm ved nedbremsing, videre elektrifisering, teknologiutvikling og utvikling av driftskonseptene. Pörner mener reduksjonene som er oppnådd det siste tiåret i stor grad skyldes ny teknologi og nytt materiell.

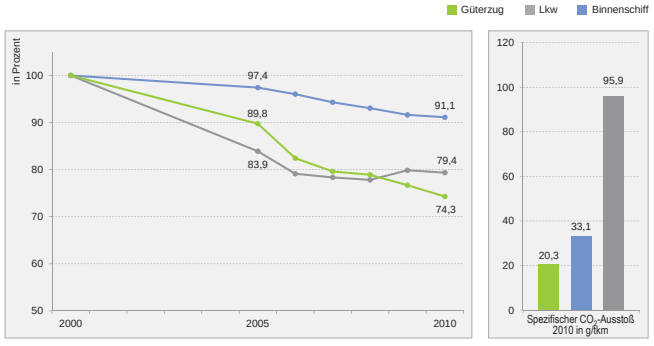
co2 per personkilometer



Anmerkung: Gesamtemissionen inkl. energetischer Vorkette (WTW)

Quelle: IFEU 2011

co2 per tonnkilometer



Anmerkung: Gesamtemissionen inkl. energetischer Vorkette (WTW)

Quelle: IFEU 2011

Mer trafikk på Randsfjordbanen

Statens vegvesen glemte jernbanen i sin utredning(KVU) for Rv 35 Hokksund-Åmot-Jevnaker.

Samferdselsdepartementet hadde pålagt Vegvesenet å se Randsfjordbanen og Riksveg 35 i sammenheng. Likevel viser Vegvesenets beregninger at Kollektivkonseptet(buss) kommer best ut. Det er en forskjell på 30.000 tonn årlig i klimagassutslipp mellom konseptene. Konsept 2 (miljøvennlig transport) har mer enn 10 ganger høyere lønnsomhet per budsjettkrone enn det konseptet som KVUen anbefaler. Konsept 2 har også størst netto nytte i absolutte tall. Når det argumenteres for at kollektivandelen kan økes sterkt ved bruk av Park & Ride i tilknytning til ekspressbuss, bør dette gjelde i enda større grad for jernbanen.

Store deler av trafikken på rv. 35 berører «Buskerudbyen»; et samarbeid mellom Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg. Disse kommunene får penger fra den statlige belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk. De har for perioden 2010-2013 forplikta seg til at biltrafikken ikke skal øke og til en samla reduksjon i biltrafikken i rushtida på 5 %. Dette må få konsekvenser for utbyggingsstrategien.

For Jernbane ønsker et bedret togtilbud i Nedre Buskerud. Vi har derfor forsøkt å skissere en ruteplan. Forslaget som er gjengitt nedenfor baserer seg på ny grunnrutemodell som NSB planlegger å innføre gradvis fra 2012 og utover.

Linje 450 Eidsvoll-Vikersund
Vi foreslår å legge om linje 450 fra Kongsberg til Vikersund. Kjøretida vil bli omtrent den samme. Skotselv, Åmot og Geithus er naturlige stoppesteder før Vikersund. Dersom dette blir vanskelig å få til med tanke på plattformlengder, kurvatur på stasjonene, snutid i Vikersund eller lignende så bør Åmot og Vikersund prioriteres. Kjøretidene fra stasjonene på Randsfjordbanen til henholdsvis Oslo og Gardermoen vil bli konkurransedyktige. Noen eksempler:

Vikersund-Oslo
Tog: 1:15
Buss: 1:50
Bil: 1:10 (utenom rush)

Vikersund-Gardermoen
Tog: 1:40
Buss: 2:40 (antar 5-10 minutter overgangstid på Oslo bussterminal)
Bil: 1:25 (via Jevnaker)

Åmot-Oslo
Tog: 1:05
Buss: 1:30
Bil: 1:00 (utenom rush)

Åmot-Gardermoen
Tog: 1:30
Buss: 2:20 (antar 5-10 minutter overgangstid på Oslo bussterminal)
Bil: 1:35 (via Jevnaker)

Poenget er ikke å utkonkurrere bussen. Tog og buss må utfylle hverandre slik at toget gir fart og stor kapasitet mens bussen utfyller togets frekvens og gir flatedekning.

IC Lillehammer-Kongsberg
Vi foreslår at Inter City-toget betjener Kongsberg. Det krever et togsett ekstra. Det vil være naturlig å kjøre IC med en by i hver ende av pendelen. Et slikt grep gir Kongsbergtogene bedre komfort i konkurransen med bil på nye Rv 134. Reisetid Kongsberg-Oslo/Gardermoen vil bli ca. 1:20/1:45.

Fullstendig ruteplan for Kongsberg-Lillehammer og Vikersund-Eidsvoll kan lastes ned på www.jernbane.no – vi mener - uttalelser/forslag.

Drammen-Gulskogen

Vårt forslag; Vikersund-Eidsvoll fra desember 2014

Mandag - fredag

Vikersund	0434	0534	0634	avgang hver time	2034	2134	2234
Geithus	0438	0538	0638	"	2038	2138	2238
Åmot	0444	0544	0644	"	2044	2144	2244
Skotselv	0449	0549	0649	"	2049	2149	2249
Hokksund	0457	0557	0657	"	2057	2157	2257
Steinberg	0501	0601	0701	"	2101	2201	2301
Mjøndalen	0504	0604	0704	"	2104	2204	2304
Gulskogen	0511	0611	0711	"	2111	2211	2311
Drammen	0517	0617	0717	"	2117	2217	2317
Asker	0530	0630	0730	"	2130	2230	2330
Sandvika	0535	0635	0735	"	2135	2235	2335
Lysaker	0541	0641	0741	"	2141	2241	2341
Skøyen	0544	0644	0744	"	2144	2244	2344
Nationaltheatret	0548	0648	0748	"	2148	2248	2348
Oslo S	0551	0651	0751	"	2151	2251	2351
Oslo S	0554	0654	0754	"	2154	2254	2354
Lillestrøm	0605	0705	0805	"	2205	2305	0005
Gardermoen	0619	0719	0819	"	2219	2319	0019
Eidsvoll Verk	0625	0725	0825	"	2225	2325	0025
Eidsvoll	0630	0730	0830	"	2230	2330	0030

Vårt forslag; Eidsvoll-Vikersund fra desember 2014

Mandag - fredag

Eidsvoll	0531	0631	0731	avgang hver time	2131	2231	2331
Eidsvoll Verk	0536	0636	0736	"	2136	2236	2336
Gardermoen	0543	0643	0743	"	2143	2243	2343
Lillestrøm	0556	0656	0756	"	2156	2256	2356
Oslo S	0606	0706	0806	"	2206	2306	0006
Oslo S	0609	0709	0809	"	2209	2309	0009
Nationaltheatret	0612	0712	0812	"	2212	2312	0012
Skøyen	0616	0716	0816	"	2216	2316	0016
Lysaker	0619	0719	0819	"	2219	2319	0019
Sandvika	0625	0725	0825	"	2225	2325	0025
Asker	0631	0731	0831	"	2231	2331	0031
Drammen	0646	0746	0846	"	2246	2346	0046
Gulskogen	0650	0750	0850	"	2250	2350	0050
Mjøndalen	0656	0756	0856	"	2256	2356	0056
Steinberg	0700	0800	0900	"	2300	0000	0100
Hokksund	0703	0803	0903	"	2303	0003	0103
Skotselv	0710	0810	0910	"	2310	0010	0110
Åmot	0715	0815	0915	"	2315	0015	0115
Geithus	0721	0821	0921	"	2321	0021	0121
Vikersund	0725	0825	0925	"	2325	0025	0125

Trønderbanen

Jernbaneverket(JBV) og Vegvesenet(SVV) har saman laga ei utgreiing for Nordlandsbanen og E6 Trondheim-Steinkjer.

E6 og Nordlandsbanen sør for Steinkjer, foto Norsk Bane

Trøndelagsfylka har i årevis ivra for ein samla plan for utvikling av transportinfrastrukturen på strekninga. Politikarane sitt mål er ei reisetid på ein time på strekninga. I dag tek toget 2:07 timar og bilen 1:45. Gjennomsnittsfarta på jernbanen er 60 km/t. Strekninga har 80 planovergangar og største stigning er 19 promille. Det er 18 kryssingsspor med lengde 300-827 meter. Persontrafikken har stagnert. På E6 er det firefelts veg store delar av strekninga Trondheim-Stjørdal og Visit-Steinkjer.

JBV og SVV skisserer seks ulike utbyggingsstrategiar frå 0-alternativet til Maksimunskonseptet som tyder full elektrifisering, dobbeltspor halve strekninga og full fire felts motorveg. Mellom desse er det tre konsepter (minimum, forbetring og modernisering) som tyder trinnvis meir utbyggjing. Så er det to variantar kor alle investeringane kommer anten på bane eller på veg.

I vår fråsegn har vi peika på at det er positivt at konsepta som tyder elektrifisering av jernbanen også omfattar utbetring av kurvaturen og kapasiteten. Vi fraråder ei løysing med berre elektrifisering av ein 130 år gamal trasé. Det kan låse utviklinga av jernbanen.

Vi meiner jernbanens fortrinn som energieffektiv, arealeffektiv, klimaeffektiv og med størst potensial for reisetidsforkorting må utnyttjast med ei full utbyggjing. Framlegga frå Norsk Bane og Deutsche Bahn International med reisetid 40 minutter og 6 – 8 stopp må gjerast til ein del av den vidare prosessen.

Vi stiller spørsmål ved at JBV og SVV har beregna lite overflytta trafikk fra veg til bane for Jernbanekonseptet, sjå side 81 i KVU. Vi spør om dette kan skuldast at det er brukt datamodellar kor trafikantane først og fremst velger transportmiddel etter frekvens og ikkje reisetid – det vil jo favorisere bilen. Vi foreslår uansett ein høgare frekvens enn det som er lagt til grunn i utgreiinga.

E6 bør byggjast ut for auka tryggleik med mellom anna midtrekkverk. For å begrense tungtrafikken på E6 foreslår vi og å vurdere ein lokal godsterminal ved Steinkjer.

Tanker om Bergensbanen

Den kostet et statsbudsjett. Den ble bygd mot alle innvendinger: ulønnsom, umulig å drifte grunnet vinter og værforhold og håpløst å anlegge i veiløst terreng. Den ble bygd – ikke i korte bolker, men i ett gigantisk utbyggingsprosjekt.

JENS HANSEN

Samfunnet har i mer enn hundre år nydt godt av fordums djerve optimister: Det "uforenlige" øst og vest ble knyttet sammen, kultur og næringsliv fikk et kjempeløft. Når vi gjør opp status idag, mer enn hundre år senere ser vi samfunnsnytten multiplisert med hundre men vi må også innse: Sørgelig lite er gjort siden den gang. Ja, i flikkingens ånd er det gjort noen småutbedringer her og der. Det eneste større tiltak var elektrifiseringen i 1964 og utbedring av deler av høyfjellsstrekningen tidlig på 2000-tallet.

Den gamle Vossebanen fra 1883 ble utvidet til normalspor i 1909, men følger fortsatt den gamle traseen med unntak av Bergen – Arna og Dale - Bolstadøyri.

La oss ta for oss linjen fra vest mot øst; Fra Bergen til Arna ble Ulrikentunnelen bygd på 60-tallet. Det innebar at banen om Nestun med flere lokalstasjoner ble nedlagt, men førte, sammen med Arnapipatunnellen til en kortere og raskere linje ut fra Bergen. Naturligvis enkeltsporet. Nå er kravet ny tunnel gjennom Ulriken og dobbeltspor til Arna. Planen er naturligvis blitt utsatt og utsatt, men kanskje bør vi heller se dette som et lykketreff, for dette er et prosjekt som vil gi svært lite utbytte for en stor investering. Samtidig forsterkes ropet om en motorveitunnel Bergen - Arna som en del av E-16. Øst for Arna blir det fortsatt enkeltsporet, strekningen langs Sørfjorden mot Trengereid er en av de dårligste på hele Vossebanen med hastighet rundt 40 km/t.

Et blikk på kartet forteller oss at i et litt større perspektiv vil en naturlig trase være en rettere linje fra Bergen direkte østover til Espeland. Det vil gi en kortere tunnel, ca-5 km. Espeland får en lokalstasjon med kollektivknutepunkt, innfartsparkering og bussterminal. En tunnel (naturligvis også dobbeltsporet) mot Romslo ved Osterfjorden rett vest for Trengereid eliminerer den dårlige strekningen her. Et slikt større prosjekt vil gi betydelig forbedring for Vossebanen og gi mye større samfunnsnytte for pengene. Og hva med den ledige Ulrikstunnelen? Her kan man inngå et kompromiss med veibyggerlobbyen: De tilbys en utvidet tunnel med to kjørebaner, som brukes vestover i morgenrushet og østover – ut fra Bergen om ettermiddagen. En slik reverserbar trase vil fylle behovet for biltrafikk på denne delen av E-16 i "all overskuelig fremtid". Slik slår man to fluer i en smekk. En del andre mindre forbedringer vil gjøre Vossebanen til en betydelig bedre forstadsbane for Bergen og da vil også tidsbesparelsen for hele Bergensbanen bli merkbar.

Et annet forsømt område er stasjonene. Nå begynner man endelig å utbedre Voss stasjon, som omsider skal få sikre underganger for publikum. Dette burde også gjøres på de andre stasjonene, som Myrdal (svært liten sikkerhet for tusener av turister) og Geilo, Gol, Ål osv. Usikkerhet om Bergensbanens fremtid har vært en dårlig unnskyldning for ikke å sette igang med dette arbeidet for lenge siden. Mellom Ustaoset og Geilo er det naturlig med en (dobbeltsporet) utretting med noen kortere tunneler, og lengst i øst må man selvsagt få en innkortet strekning Hønefoss- Oslo, som også var en del av Rieber-planen for mer enn femti år siden. Bare her er det tale om en innsparing på en time eller mer. - og sammen med en del mindre tiltak er man nede i en reisetid mellom Norges to største byer på ca. 4 timer, rett nok ennå noe lenger enn totaltiden for flyreise mellom de to byene, men ikke mer enn at mange vil seriøst overveie å ta det langt mer bekvemme togalternativet og bruke vel en time mer, men uten venting, bytting, bagasjehenting og sikkerhetskontroll. Alt dette vil kreve en investering på ca. 20 milliarder kroner – smuler i dagens nasjonalregnskap for å oppruste Europas mest interessante jernbanestrekning. Så: Hvad nøler I efter?

- Og dessuten er det min mening at én milliard oljepenger til norsk infrastruktur er mer verdt enn hundre milliarder oljepenger på Wall Street…..

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

FEM på toget

I årets siste utgåve har me spurd reisande på Oslo S om dei kjenner til statsbudsjettet for jernbanen, om dei kunne tenkje seg å betale meir skatt om det gjekk til utbygging av jernbanen og om dei synest noko av oljefondet burde investerast i jernbane i Norge.

VEGARD

Han skal heim til Stjørdal i lag med ein kamerat. Han kom til fots til Oslo S.
I Trondheim bytter han til lokaltoget. Dette er ei fritidsreise. – Det blir gjerne ein Oslotur eit par gongar i året for å gå på konsert og slikt, seier Vegard. Til dagleg brukar han bil. Det er dårleg med kollektivtilbodet på den lille plassen der eg bur, seier han. Vegar har óg sykkel. Han veit litt om jernbane-løyvingane. Han synest godt me kan investere noko av oljepengane i jernbane og seier «kanskje» til meir skatt.

TERJE

Han har vore på jobb og skal heim til Bergen via Gardermoen. Til Oslo S kom han med eit lokaltog. Han tar denne turen ca. annakvar veke. Til dagleg brukar han bil eller føtene på jobb. – Det er 15 min. å gå, seier han. Han har óg sykkel. Han har høyrd om jernbaneløyvingane og synest det ville vore OK både med meir skatt og oljepengar til jernbaneinvesteringar.

JON

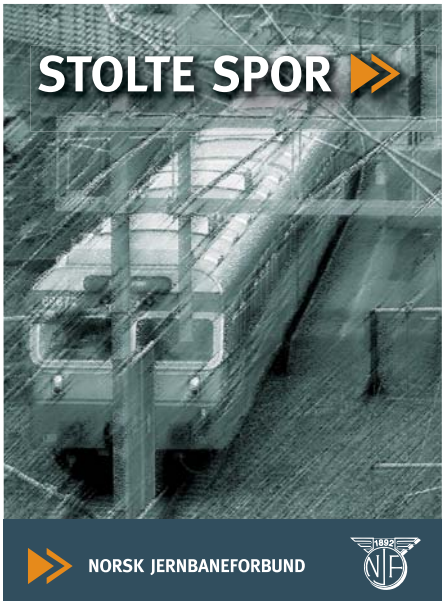
Han har vore på jobb hjå Riksantikvaren og skal heim til Røros. Han går til og frå stasjonane. Denne turen tek han ein til to gongar i månaden. Til dagleg går han mest. - Det er små avstandar på Røros, seier han. Han har ikkje bil, men sykkel og spark. – På Røros har me ikkje bysykkel, men byspark, seier Jon. Jon kjenner ikkje detaljane i jernbanebudsjettet, men veit at det er for trangt. -På Røros er det eit problem med få avgangar nordover. Siste toget mot Trondheim går 16.15. Me treng ein kveldsavgang óg, synest han. Jon betaler gjerne meir skatt om det går til jernbana eller andre miljøinvesteringar. Han synest óg meir av oljeformuen kunne blitt investert i jernbana.

KATHRINE

Ho har nett kome med toget frå Stavanger og skal vidare med lokalen til Moss. Til og frå stasjonane blei ho køyrd med bil. Dette er ei fritidsreise som ho ikkje tar ofte. Heime i Stavanger nyttar ho mest buss. Ho har sykkel men ikkje bil. Ho har ikkje høyrd om statsbudsjettet og synest ho ikkje veit nok til å kunne seie om det er riktig med meir skatt og oljepengar til jernbana.

RAGNHILD

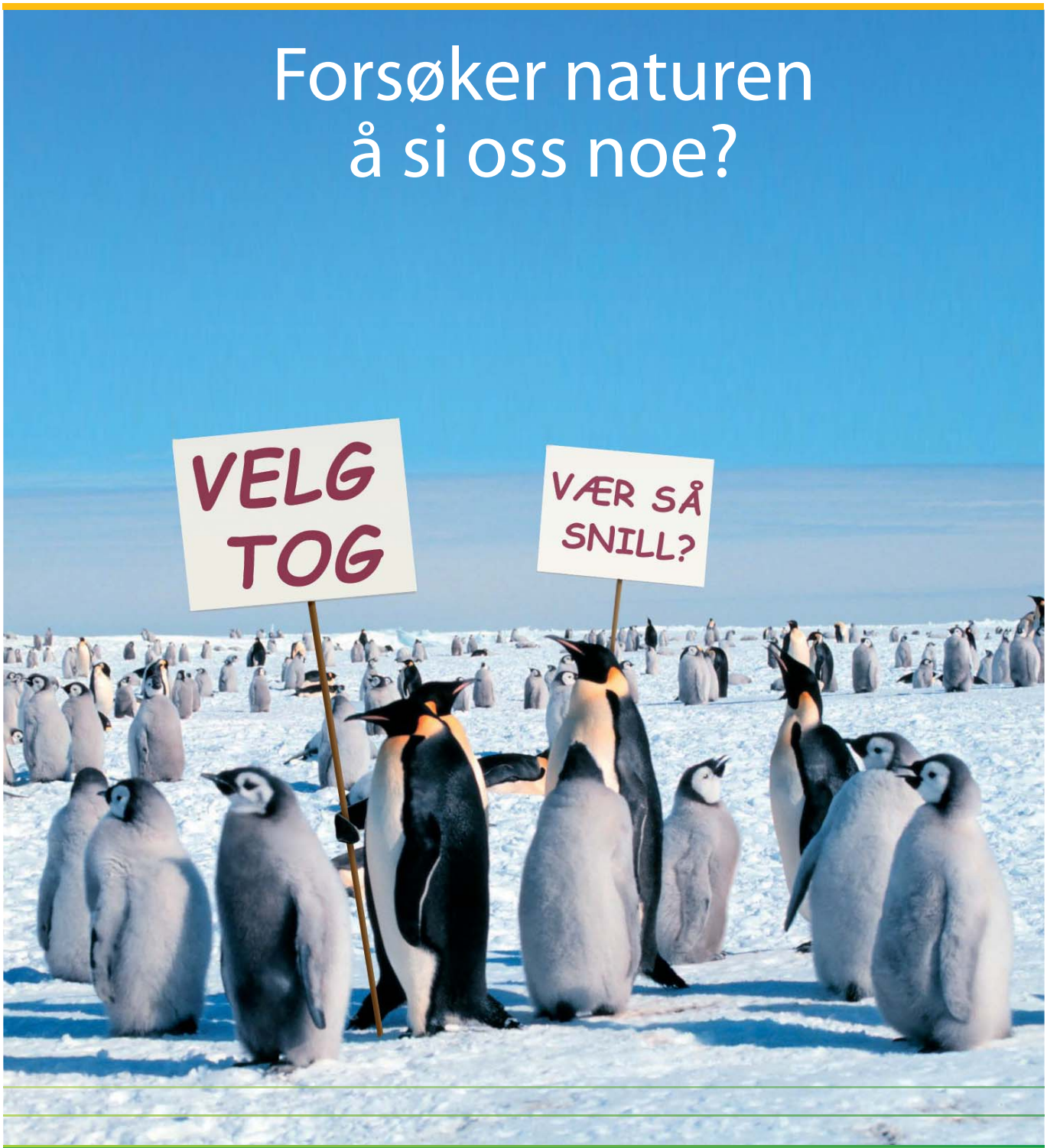
Ho kom til Sentralbanen med T-banen. Ho ventar på Ski-lokalen som ho tek til Holmlia. Derfrå går turen vidare med buss. Dette er ei arbeidsreise som ho tek nesten kvar dag. Ho har ein bil men den brukar ho ikkje og ho har ein sykkel. Ho kjenner ikkje til detaljane i jernbaneløyvingane. Ho synest ho betaler nok skatt og ho meiner at me til ein viss grad kan nytta meir oljepengar til jernbaneutbyggjing.



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

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

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