Tidsskrift utgitt av For Jernbane
32. årgang - Nr. 2 - 2013

FOR JERNBANE

Bli medlem! www.jernbane.no

Nasjonal transportplan

- Kritikk av Høyhastighetsutredningen s. 4
- Kritisk for klima s. 12

ISSN 0802-8915

FORJERNBANE
NR. 2 -2013

UTGIVER: Tidsskriftet FOR JERNBANE kommer med fire utgaver i året og utgis av organisasjonen FOR JERNBANE.
For Jernbane er en frivillig, landsdekkende organisasjon som virker for at jernbanen skal utføre en vesentlig større andel av transportarbeidet i Norge og mellom Norge og utlandet. Målsettingen er et bedre miljø og redusert helseplage fra transportsektoren.

KONTIGENT: 2013 kr 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: 850
FRIST FOR BIDRAG TIL NESTE UTGAVE: 20. AUGUST

FORSIDEFOTO:
Gjøvikbanen gjennom Nordmarka
foto: Svein Tore Nyhus

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

INNHOLD

5 på toget 3
Kritikk mot høyhastighetsutredningen 4
Nasjonal transportplan 6
Snart oppstart Bergen - Arna 7
Valg 2013 8
Halvtimes lokaltog til Kongsberg 9
Flytoget 10
Klimavennlig samferdsel 11
Jernbaneforum 2013 12
Klima og energi 14
Bygge i matfatet 15

Transportplan for klima og energi

LEDER, KJELL ERIK ONSRUD

Infrastrukturen er viktig og ofte avgjørende for våre valg av transportløsninger i hverdagen. Uhyre få tar toget mellom Vestfold/Grenland og Sørlandsbyene fordi det medfører lange omveier om indre Telemark og tidkrevende overganger. Derimot følger E18 korteste trasé, og den bygges stadig ut med nye 4-feltsprosjekter. Av samme grunn tar heller ingen toget mellom Stavanger og Bergen via Drammen. Til Ålesund og Trømsø går det ikke jernbane. Feil på linja og mangel på omkjøringsveier er noe av årsakene til at næringslivet de siste par åra har flyttet gods fra bane til veg. Også der toget går mer direkte velger flertallet fly og bil. En viktig grunn er at det er raskere.

Våre transportvalg bestemmer igjen klimagassutslippene. Transportsektoren står for ca 25 % av utslippene, like mye som utvinning av gass og olje. Utslippene fra veg- og lufttrafikken viste en liten økning det siste året, mens energiforsyning og oppvarming har gått tydelig ned. Bil, lastebil og fly krever inntil 10 ganger så mye energi som skinnegående elektrisk transport og slipper ut tilsvarende mer klimagasser. Det sier seg selv at dette ikke kan fortsette, både fordi dagens overforbruk skaper farlige klimaendringer og fordi fossil energi er en begrenset ressurs.

Infrastrukturen er et resultat av politiske prioriteringer. Det er positivt med Regjeringens økte satsing på jernbanen både på Østlandet og ved Bergen og Trøndelag, men den satser også store ressurser på å bygge ut parallell infrastruktur i skarp konkurranse med jernbanen. 4-feltsvegene og de tungt trafikkerte flyrutene går alle parallellt med jernbanen. Dagens jernbane er utkonkurrert på reisetid dør til dør på alle strekninger.

Innholdet av CO_2 i atmosfæren har passert 400 PPM, og aldri vært høyere under menneskenes eksistens på jorda. Likevel ser det ut til at den globale oppvarmingen har bremsa opp. Om dette er permanent eller bare ei pause veit vi ikke. Føre var prinsippet tilsier at vi betrakter det som en nådegave og bruker tida godt til å omstille våre samfunn til lavere forbruk og utslipp. Det vil også gagne jordas hardt pressede økosystemer.

For Jernbane har som kjent slutta seg til Klimavalg 2013, en allianse av organisasjoner som jobber for å sette klima på dagsorden i valgkampen. Klimavalg 2013 har fått beregnet at en omstilling til et lavutslippssamfunn vil skape 100.000 nye arbeidsplasser. 1/2- av disse kan komme innafor havvind og den andre 1/2 innafor transport.

Vindkraften vil også gavne transportsektoren; både tradisjonelle tog, lyntog, godstog og bybaner, batteri- og hydrogenkjøretøy kan alle utnytte strømmen. Vi kan også legge til sykkelproduksjon/vedlikehold og om vi får opp prisen på CO_2 internasjonalt bør hydrogen og seil ha en framtid til sjøs. Får vi kontroll med det høye norske lønns- og pensjonsnivået kan arbeidsplassene komme innen bygging, drift, vedlikehold og fornyelse av disse nye transportformene.

FEM på toget

På denne sol- og vindfylte dagen spurte vi reisende på Oslo S om de har hørt om Nasjonal transportplan (NTP), om de vil ha høgfartsbaner og om de er bekymra for klimaet.

EGIL

Egil venter på Kongsbergtoget. Han kom med T-banen fra Majorstua og skal til Gulskogen. Derfra går han hjem. Han skal hente i barnehagen, og tar denne turen ca tre ganger i uka. Han har ikke bil, men sykkel. Egil er veldig fornøyd med kollektivtilbudet. - T-banen går stort sett som den skal og togene er nesten ikke forsinka lenger, sier han. Egil har hørt om NTP; - den har vært i nyhetene både en og to ganger. Den dreier seg om at visse strekninger skal bygges ut og at det tar lang tid, sier han. Egil vil si ja til høgfartsbaner og han synes det er grunn til å ta klima alvorlig.

JAN

Han venter på Daltoget. Han kom til fots til Oslo S og skal til Lindeberg. Herfra går han hjem. Dette er ei arbeidsreise som han tar to til tre dager i uka. Jan har bil og sykkel. Han synes kollektivtilbudet er blitt bedre med to avganger per time, sjøl om det fortsatt kan bli litt trangt om morran. Før var det bare en avgang i timen. Jan har hørt om NTP; - den dreier seg om at utbyggingene skal gå raskere, sier han. Han er usikker på høgfartsbaner. Nå får dem bygge dobbeltspor i IC-området nå som dem er blitt enige om det, jeg er ikke så opptatt av toppfarta, sier han. Jan er ikke veldig bekymra for klima; - men jeg føler at vi er på rett vei nå, sier han.

ELISE

Hun skal med et Lillehammertog som snart er én time forsinka. Elise har gått til Oslo S og skal sykle hjem fra Hamar stasjon. Dette er ei studiereise som hun tar fire dager i uka. Elise har sykkel men ikke bil. - Kollektivtilbudet dekker mitt behov. Nå er toget nesten én time forsinka, men det er likevel sjelden jeg opplever forsinkelser med tanke på hvor ofte jeg reiser, svarer Elise. Hun har hørt om NTP; - det dreier seg om å utbedre toget og ellers bygge nye veier, sier hun. Elise mener høgfartsbaner er et spørsmål om prioriteringer. Jeg mener vi bør satse mer kollektivt, og synes det er positivt med mer dobbeltspor, sier hun. Klimaet bekymrer ikke, men hun følger med.

ODD

Han skal med Spikkestadtoget. Til Oslo S kom han med et annet tog, og fra Slependen stasjon går han til fots. Dette er ei arbeidsreise som han tar ofte. Han har ikke bil, men sykkel. Odd synes kollektivtilbudet er bra. Han har hørt om NTP; - det dreier seg om å bedre toget og ellers bygge nye veier, svarer han. Han veit ikke om vi bør bygge høgfartsbaner, og han er bekymra for klimaet.

SISSEL

Hun skal også med Spikkestadtoget. Hun tok T-banen til Oslo S, og går hjem fra Valstad stasjon. Hun har vært på besøk og tar denne reisa ca hver tredje uke. Sissel har ikke bil, men sykkel. Hun synes kollektivtilbudet er ganske bra, men at informasjonen ved forsinkelser er for dårlig. Det henvises ofte til nettet, og alle har jo ikke PC sier hun. - Jeg har hørt om NTP - skryteplanen, sier hun. Den dreier seg om å bygge flerefelts veier. Høgfartsbaner er hun mot fordi vi har så mye annet å bruke pengene på. Sissel er ikke så bekymra for klima; - alt er ikke menneskeskapt, det er sola, sier hun.

FOR JERNBANE

Din e-post?

Send gjerne din e-adresse til oss. Det letter kommunikasjonen og sparer utgifter; post@jernbane.no

Kontingent 2013

Vi har stifta inn en giro i midten av bladet til dem som ikke har betalt medlemskontingenten.

Leverandør av varer og tjenester til Jernbaneverket og Mantena

TESS

Vil du vite mer?
Ta kontakt med nærmeste TESS - se www.tess.no

Kritikk mot høyhastighetsutredningen

Norsk Bane(NB) har i et notat de la fram i mai sett nærmere på de driftsøkonomiske beregningene i Jernbaneverkets(JBV) høyhastighetsutredning(HHU)

Norsk Bane(NB) har i et notat de la fram i mai sett nærmere på de driftsøkonomiske beregningene i Jernbaneverkets (JBV) høyhastighetsutredning(HHU)

NB peker på at JBV har lagt forutsetninger som minsker inntektene for høgfartsbanene med mange milliarder. Det dreier seg bl.a. om lave billettpriser, lav markedsandel i forhold til fly og utelatelse av gods-, InterCity og annen regionaltrafikk.

Lav pris
Eksemplet NB har brukt her er Haukelibanen. For Haukelibanen har HHU kommet fram til årlige bilettinntekter på 2,7 mrd. HHUs forutsetninger tilsvarer gj.sn. bilettpris på kr 447 Oslo – Bergen, 443 kr Oslo – Haugesund, 516 kr Oslo – Stavanger. Dette er langt billigere enn fly, der reisen til/fra flyplassen kommer i tillegg. Ordinærpris med dagens tog Oslo – Bergen er forøvrig 815 kr.

Øke billetten
Økes billetten Oslo – Bergen til i snitt 614 kr, jfr. anbefalingene fra Deutsche Bahns(DB) utredning av høgfartsbaner i Norge fra 2008, stiger årsinntekten med 1.015 mill. kr, til 3.737 mill. kr. Det er fremdeles svært rimelig i forhold til fly.

NB peker også på at dersom det hadde vært nødvendig for økonomien i prosjektet ville økte bilettpriser tilsvarende i snitt 792 kr Oslo – Bergen, gitt en årlig inntektsøkning på nærmere 1,3 mrd. De har regna med at 10 % færre da ville ta toget.

Erfaringer
Med reisetid 2:16 Oslo – Bergen, 2:27 Oslo – Stavanger og 2:02 Oslo – Haugesund regner HHU likevel bare med 44,1 % reduksjon av flytrafikken. Sett i lys av de lave billettprisene er det grunn til å reise spørsmål om forutsetningen med så lav markedsandel. Erfaringer fra hele verden viser at med reisetid på 2,5 timer eller bedre, velger minst 75 - 80 % tog framfor fly. DB har regna med at rundt 70 % vil velge tog framfor fly. Det vil øke inntektene med ytterligere 1.325 mill. kr, til 5.062 mill. kr. per år.

Stortinget
Stortinget vedtok i NTP 2010 – 2019 at "de utredningene som skal gjennomføres, skal ha bygging av høyhastighetsbane som siktemål", at det "spesielt bør arbeides videre med konsepter for flerbruksbaner med blandet trafikk av høyhastighetstog, regionstog og godstrafikk", at "et framtidig høyhastighetstilbud ikke bare skal binde sammen de store byene, men også fange opp mellomliggende trafikk." "Dette kan for eksempel oppnås med et høyfrekvent tilbud der noen tog stopper på noen stasjoner, og andre tog på andre stasjoner" og at "IC-satsingen som ligger i NTP-forslaget, kan bli første steg i en framtidig høyhastighetsbane."

På tross av dette, valgte HHU å utelate all gods- og IC-trafikk og har bare få stasjoner underveis. Mellom Oslo og Bergen, og Oslo og Stavanger via Haukeli er det bare tre. DB har på disse strekningene foreslått 20 stasjoner underveis, og et varierende stoppemønster. Til sammenligning har lyntogstrekningen Tokyo – Osaka i Japan 17 stasjoner på 55,2 mil, i et varierende stoppemønster.

Undervegsmarkedet
Inkluderer man IC- og øvrig regional-/mellomliggende trafikk tilsvarende DB prognose, stiger inntektene med ytterligere 2.863 mill. til 7.925 mill. per år.

Gods
I flg. DB prognose vil gods i et flerbrukskonsept øke de samlete driftsinntektene med ca. 3.000 mill. kr, til 10.920 mill. kroner per år.

NB trekker fram at Lyntogforum Møre og Romsdal engasjerte SINTEF til en oppfølgende intervjuundersøkelse ang. markedet for godstrafikk i Møre og Romsdal på høyhastighetsbane i flerbrukskonsept. SINTEF kom til tilsvarende resultat som DB, bare litt høyere.

Oppsummering
NB påpeker at forutsetninger mer i tråd med Stortingets vedtak vil gi økte inntekter med 8,2 mrd kr. Dette overskuddet vil kunne brukes til å betale ned investeringene.

Tross alt har HHU konkluderte med at inntektene fra Haukelibanen ville være nok til å dekke både den ordinære driften og vedlikehold. Dette er et langt bedre resultat enn for togdrift ellers i Norge, som går med underskudd, der både driftssubsidier og vedlikehold dekkes over statsbudsjettet, understreker NB.

Jernbaneverkets lyntogutredning er derfor med på å underbygge konklusjonene til DB, som fant at høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept Oslo – Bergen, Haugesund, Stavanger og Oslo – Trondheim/Ålesund vil gi et overskudd som vil dekke drift, vedlikehold og nedbetaling av investeringene i løpet av 30 år, med ei rente på hhv. 3,3 og 2,9 % pr år.

Dette resultatet er ikke bare langt mer fordelaktig enn all annen jernbaneutbygging som er foreslått i Norge. Det er også mer fordelaktig enn en evt. 100 % bompengefinansiert veiutbygging, som jo ikke dekker kommende drifts- og vedlikeholdsutgifter på veiene og

som ikke vil generere inntekter etter at veien er nedbetalt, avslutter NB.

«Frykter politiske milliardtabber»

Dette var overskriften på en artikkel i Dagsavisen hhv. 2. april i år. Her uttaler seniorkonsulent Frian Årsnes i konsulentselskapet Pöyry at de samfunnsøkonomiske analysene er ikke uhildet eller uavhengige lenger. Han mener å kunne konstatere at de i økende grad lages for å «fremme eller hemme framgangen og gjennomføringen av et prosjekt».

Årsnes kritiserer også JBVs HHU. Etter å ha sett nærmere på JBVs analyse ga Pöyry langt på vei DB rett i sin analyse. Han synes JBV var overraskende negative i sin HHU, spesielt for Haukelibanen. Blant hans mange ankepunkter er en grovt undervurdert inntektsside og traseer som går gjennom «hver eneste fjellknatt», slik at byggekostnadene blir flere titall milliarder kroner høyere enn nødvendig, skriver Dagsavisen.

I artikkelen tilbakeviser JBVs sjefsutreder, Tom Stillesby, kritikken. Vi har fulgt Finansdepartementets veileder svarer han.

Professor eremitus ved handelshøyskolen BI, Øystein Nordeng

Han påpeker i en fersk gjennomgang av JBVs HHU at de har unnlatt å følge opp Stortingets utredningsoppdrag om et flerbrukskonsept, og at dét satt på spissen diskvalifiserer JBV som premissleverandør for den samferdselspolitikse debatten. Norgeng kritiserer også JBVs forutsetninger om bilettpriser og markedsandeler samt utelatelsen av undervegs- og godstrafikk. Nordeng poengterer at JBV og Samferdselsdepartementet neppe kan ha forstått de store utfordringene Norge står overfor med økende transportbehov, høyt kostnadsnivå, økende CO2-utslipp og en utilstrekkelig transportinfrastruktur. Nordeng mener at et høyfartsnett i et flerbrukskonsept ville være et suverent redskap å møte utfordringene med, at vi har pengene, men at det butter i tankegangen og viljen.

1. Regjeringens forslag til NTP beskriver et nett av høyhastighetsbaner kun som en eventuell mulighet etter 2030. Høyhastighetsbaner må prioriteres inn tidligere!

Ordføreropprop

I begynnelsen av juni leverte 48 ordførere et felles opprop til Stortinget om høyhastighetsbaner. De ber Stortinget følge opp sine vedtak om høyhastighetsbaner i 2009.

De peker på at Norge sliter med høye transportkostnader. Stigende energipriser øker problemene. De mener et nett av høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept vil gi en sterk nedgang i reise- og frakttidene i Norge,og ha store positive virkninger for klima, miljø og sikkerhet. Samtidig vil store deler av banenettet trolig finansiere seg selv, hevder ordførerne. De mener høyhastighetsbaner ikke kan utsettes på ubestemt tid, men må gjennomføres nå. De viser til JBVs høyhastighetsutredning og uttaler at Stortingets avgjørelse ikke kan baseres på denne ene rapporten, som attpåtil er omstridt

Hallgeir Langeland (SV) på studietur for å se på spamsk lyntog, Foto TEE

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014-23

Med Nasjonal transportplan (NTP) 2014-23 vil regjeringa auka drift, vedlikehald og fornying av jernbana sin infrastruktur med i snitt 2,4 mrd til 7,5 mrd i komande tiårsperiode. Dette er i tråd med innspel frå Jernbaneverket. Likevel held regjeringa att i 1.-fireårsperioden. Det skapar utfordringar i høve til å henta inn etterslepet. Ei viktig fornyingsoppgåve vert nytt signalsystem etter 2018; ERTMS til 15-20 mrd. Inntil det nye er prøvd ut må dei gamle systema haldast ved like.

Regjeringa vil investera vel 9 mrd pr år i ny infrastruktur, mot 6 mrd i 2013. Dei store prosjekta er indre IC på Austlandet som er planlagd ferdig innan 2024, vidare å starta modernisering av Alnabruterminalen innan 2017, dobbelspor Bergen - Arna ferdig i 2018, og elektrifisering og noko modernisering av Trondheim - Steinkjer og Meråkerbana innan 2023.

For Jernbane akspeterer at ambisjonen vert begrensa til indre IC dersom det er nødvendig for å skapa rom for investeringar i jernbana også kring dei andre storbyane. Men i lys av regjeringa si prioritering av auka bil- og flytrafikk, tykkjer me regjeringa sine ambisjonar for jernbana vert for låge.

Rundt Stavanger vil regjeringa byggja mykje ny veg: Rogfast, Ryfast, Eiganestunnelen og Ålgård - Sandved; alle 4-feltsprosjekt. Forsåvidt positivt at regjeringa vil iverksetja ei konseptvalutgreiing for dobbeltspor langs heile Jærbana, men me hadde òg venta oss pengar til å få opna Ålgårdbana att. Istaden vil regjeringa byggja 4-feltsveg på same strekninga. Me er òg skuffa over valet av bussveg framfor bybane. Dette valet byggjer på eit ørlite fleirtal som berre finst i Fylkestinget. Bussveg-løysinga vert fordyrande viss målet likevel er bybane.

«Rogfast» bør etter vår oppfatning vurderast som eit kombinert prosjekt for bane og veg. Det hadde gjeve det snøggast moglege sambandet mellom Stavanger og Haugesund, vorte byrjinga på eit vestlandsk IC og Haukelinettet. Døme på kombinerte prosjekt elles i Europa er Kanaltunnelen kor bilar i stor stil fraktast med toget og den planlagde senketunnelen under Fehmarn belt med både spor og asfalt.

For Bergen er det positivt at dobbeltsporet Bergen - Arna er igang, men ambisjonen burde vera å modernisera heile Vossebana innan 2023. For heile strekninga Arna - Hønefoss har regjeringa kun satt av 500 mill fram til 2023. Og regjeringa vil byggja ny veg både til Sotra og Os, men ingen tilsvarande lokalbaner. Bybana skal forlengjast til Flesland, men det vil gå vesentleg raskare mellom flyplassen og sentrum på motorvegen.

For Trøndelag er det positivt med 3,9 mrd til elektrifisering/modernisering av Trondheim - Steinkjer og Meråkerbana. Men om løyvingstakta ikkje aukast vil det ta over 30 år å realisere konsept 1 til vel 12 mrd, som regjeringa har vald for Trondheim - Steinkjer. Parallelt vil regjeringa ha E6 nordover som 4-feltsveg. Óg sør for Trondheim vil dei ha E16 som delvis 4-feltsveg, men har ingen planar for jernbana mellom Støren og Trondheim. Dette er ei fellesstrekning mellom Dovre- og Rørosbana som bør ha dobbeltspor.

For Jernbane er òg skuffa over at regjeringa ikkje har sett av pengar til den såkalla Grenlandsbana som skal knyta saman Sørlands- og Vestfoldbana. Derimot vil dei byggja fleire nye strekningar på det som snart er ein samanhengjande 4-feltsveg mellom Oslo og Kristiansand.

I Oslo/Akershus vil regjeringa byggja ny E18 vest for Oslo, men har ingen ambisjonar for Fornebubana eller Ahusbana.

Heller ikkje Kongsvingerbana eller Gjøvikbana har fått avsett nokon konkret sum i perioden 2014-23. Derimot har 4-feltsvegar parallelt med desse banene fått tilgodesett konkrete summar. I alt vil regjeringa investera over 8 mrd på E16, Rv 22 og Rv 4. For Jernbane meiner at desse banane bør få investeringspakker med nye krysningsspor og eller dobbeltspor, plattformforlengjingar og saneringa av planovergangar. I tillegg ber me om at det vert greia ut ein felleskorridor med Bergensbana og Gjøvikbana mellom Oslo og Grua (og ny Bergensbanetrasé Grua - Hønefoss).

Når det gjeld Dovrebana, tykkjer me regjeringa legg opp til for lang pause i å byggja ut bana sør for Hamar. I 2015 skal Langset - Kleverud vera klar. Først tidlegast i 2018 vil regjeringa halda fram. Me meiner E6 nord for Hamar bør byggjast ut kun med tanke på tryggleik, ikkje for høgare fart og kapasitet. Og me ber om at det vert regulert inn ei Mjøsbru for kopling mellom Gjøvikbana og Dovrebana ved Moelv, før planane for E6 vert eit hinder.

LKAB er største brukar av Ofotbana, og har store inntekter frå malmtransporten. Me føreslår difor at det vert oppretta eit svensk-norsk selskap med ansvar for drift, vedlikehald, fornying og utbygging av Ofotbana, med LKAB som største eigar og bidragsytar.

Regjeringa er taus om evt jernbaneutbygging nord for Fauske og Narvik. Me ber i fyrste omgang om ei oppdatering av Nord-Norgebane-utgreiinga frå 1992.

Avinor har planar om å byggja ut kapasiteten ved alle dei store lufthamnene. Også dette viser at regjeringa ikkje prioriterer jernbana. Vi meiner regjeringa bør begrense planane til vedlikehald og heller investere i jernbana.

Regjeringa vil at transportsektoren skal bidra til å nå Noreg sine klimamål. Dei har rekna at vegutbyggingane i denne NTP vil auka utsleppa med 77 000 tonn CO_2, medan jernbaneprosjekta vil kutta dei med 102 500 tonn. Dei har ikkje gjort berekningar for luftfarten. Naturvernforbundet derimot har rekna ut at regjeringa vil byggja 4-5 gonger så mykje ny 4-feltsveg som dobbelspor. Regjeringa stør seg med andre ord i stor grad på at produktutviklarane hjå bil- og flyprodusentane skal ta klimajobben. Men det er klart at viss dei hadde prioritert slik me har føreslått, ville CO_2-rekneskapen sett betre ut.

Stoltenberg har kalla klimaendringane den største utfordringa i vår tid. Men meiner han det eigentleg?

Snart oppstart Bergen-Arna

Utbygging og modernisering av strekninga Bergen - Indre Arna er etter fleire utsetjingar no i sin spede start. Prosjektet er òg vonleg sikra rasjonell framdrift i og med at den raudgrøne regjeringa har lagt det inn i fyrste fireårsperioden av nasjonal transportplan(NTP).

Tidlegare var utbygginga delt i to prosjekt; nytt signal- og sikringsanlegg Bergen-Fløen og ny Ulriken tunnel. Desse er no slått saman til eitt prosjekt. Prosjektet er i sin tur lagt inn under den overordna leiinga for utbygginga på Vestfoldbana for å dra vekslar på den ferske kompetansen dei no har med alle tunnellane der.

Hans Egil Larsen er tilsett som prosjektleiar i Bergen. Han fortel at prosjektorganisasjonen hans talde 2-3 personar ved nyttår. No er dei 10 og ved komande årsskifte forventer han at dei er blitt 20 tilsette. Dei førebur ein forsiktig byggjestart i slutten av september. Det dreier seg då om å sprengja ein arbeidstunnel på 70-80 meter frå eksisterande tunnel og å opparbeida parkeringsplassar og riggområde i Indre Arna. Dei legg opp til kontraktssignering på denne jobben i begynninga av september.

- I høve til driving av den nye hovudtunnellen har me enno ikkje avgjort om det vert konvensjonell sprenging eller tunnelboremaskin (TBM), fortel Hans Egil. - Me har bedt om anbud på båe typar løysingar, og vonar me også får inn dét, seier han. Han reknar med å inngå kontrakten for hovudtunnellen før årsskiftet, og anleggsstart her er berekna til 1. april i 2014. Hans Egil planlegg ut frå eit budsjett på 600 mill. per år i 4 år. - Det er i samsvar med NTP, seier han.

Steinen i Ulriken er stort sett veldig god granitt, fortel Hans Egil. - Korleis steinmassane skal utnyttast har me ikkje avgjort dei enno. - Me har lyst ut ein konkurranse for bruk av steinen. Tilbodsfristen er 14. juni og interessentar er oppmoda til å melda seg. - I beste fall får me betalt for han, fortel Hans Egil. Val av drivemetode vil vera viktig for spørsmålet om steinmassane blir ei inntektskjelde eller ein utgiftspost då TBM produserer mykje finmassar som kan vera eit problemprodukt. Tverrsnittet på korna er berre 0 - 4 mm.

På den andre sida gjer TBM mindre rystingar. Det kan vera viktig for all busetnaden ved tunnelpåhogget ved Fløen og for den eksisterande tunnelen. Mellom anna må det òg byggjast ei ny bru ved Fløen. Her må òg to antikvariske hus flyttast. I tillegg skal eit bustadkompleks rivast og eitt skal kappast. Det har so langt ikkje vore naudsynt med ekspropriasjon. Hans Egil har eit par saker att som han reknar med å koma til semje om. Alt eigedomserverv er på bergenssida. - Det er ikkje til å leggja skjul på at det blir ein del ulemper for nabolaget på tettbygde Fløen i anleggstida. - Det vil bli både støv og støy, seier Hans Erik. For å begrense ulempene so godt det lar seg gjera, har prosjektet difor halde fleire opne møte for å få reaksjonar og innspel frå naboane slik at dette kan takast inn i planane.

Fløen, tunnelmunninga på Bergensida av Ulriken. Animasjon av JBV

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

Valg 2013

På bakgrunn av partiprogrammene prøver vi her gi et grovt bilde av partienes samferdselspolitikk, med fokus på jernbanen.

Lokaltrafikk
Partiene som inngikk Klimaforliket vil at persontrafikkveksten i storbyområdene ikke skal skje med personbil. Krf mener veksten, uansett hvor, skal skje kollektivt. Alle partiene vil at staten skal øke sitt økonomiske engasjement i den lokale kollektivtrafikken. De rødgrønne vil det skal skje gjennom forpliktende avtaler med kommunene om biltrafikkreduserende tiltak. Frp var ikke del av forliket, men mener likevel at det skal legges bedre til rette for persontransport med tog i befolkningstette områder. Frp vil sette av 100 mrd til transportnettet i og rundt våre fire største byer i perioden fram til 2019. Venstre vil innføre storbypakker for kollektivtransport der staten tar inntil 1/2 av utgiftene. De grønne (MDG) vil la Staten fullfinansiere all bygging for skinnegående trafikk og vil ha bytog i Bergen. Sp vil óg styrke kollektivtilbudet i distriktene. Krf åpner for veiprising. Rødt vil ha veiprising og gratis kollektivtransport.
IC og gods

Alle partiene går inn for å bygge ut IC på Østlandet med varierende eller ingen tidsfrist; SV og MDG innen 2023. Venstre innen 2025. Ap skriver at det skal settes en frist. Frp uttaler at det skal skje raskt Høyre og Sp setter ingen frist. Alle partiene vil også bygge ut jernbanen rundt de øvrige storbyene og ellers legge til rette for godstrafikken. Rødt vil i tillegg subsidiere kontainertransporten på bane og innføre økte avgifter på lastebil der bane og veg går parallellt. Høyre, Frp, Sp og Ap vil øke vedlikehold i infrastrukturen. Høyre vil opprette et vedlikeholdsfond.

I tillegg går flere partier inn for nærmere spesifiserte utbygginger; Venstre vil ha ny Oslotunnell og Ringeriksbanen innen 2025. SV vil ha oppstart på disse prosjektene, samt Grenlandsbanen, Gjøvik-Moelv, dobbeltspor på hele Jærbanen og opprusting av Kongsberg-, Kongsvinger- og Gjøvikbanen i kommende 10-årsperiode, samt bygge ny Oslotunnel sammen med ny sentrumstunnel for T-banen så fort som råd. MDGs mål for Bergensbanen er reisetid maks 4 timer innen 2020. Rødt vil ruste opp Nordlandsbanen. Sp og MDG vil elektrifisere alle gjenværende dieselstrekninger. Høyre er litt rundere i sin formulering her.

Høgfart
Høyre, Krf, Sv, Venstre, MDG, Rødt og Sp vil tilpasse IC til lyntog. Høyre vil raskt åpne for en handlingsplan for høgfartsbaner. Krf vil jobbe målretta for å realisere et høgfartsnett. SV og Venstre setter en tidsfrist for høgfartsbaner innen 2033. MDG vil starte bygginga av en høgfartsbane innen neste stortingsperiode. Rødt setter ingen frist. Ap skriver ikke noe om høgfart i sitt program. Frp vil oppgradere det nasjonale jernbanenettet for inntil 250 km/t.

Prioritere
SV, Rødt, Krf, Venstre og MDG vil prioritere jernbanen, økt vegsikkerhet og vedlikehold framfor 4-felts veger og utvidelse av de store flyplassene. Sp vil styrke flytilbudet der det ikke går tog og ellers øke veginvesteringene vesentlig. Høyre vil innføre en nasjonal motorvegplan og Frp vil bygge et nett av høyhastighetsveger og tilpasse all annen infrastruktur til dette. Ap uttaler ikke noe om prioriteringer, men slår fast at satsinga på samferdsel fortsetter.

Nord
Venstre vil utrede jernbanebygging i nord. Krf vil lage en plan for infrastruktur i nordområdene. Frp vil utrede jernbane mellom Tromsø, Harstad og Narvik. MDG og Rødt vil bygge Nordnorgebanen.

Organisere
Alle partiene går inn for prosjektfinansiering og raskere utbygging. Ap vil gjøre det innafor rammene av dagens organisering og budsjettering. Sv vil ha en tettere integrering innen jernbanen. Sp vil slå JBV,NSB og Flytoget sammen. De borgerlige vil omorganisere i retning mer konkurranse.
Det blokkuavhengige MDG vil åpne for å finansiere kollektivutbygginger uavhengig av statsbudsjettet.

Sv vil skape rom for økte investeringer i bl.a. ny miljøvennlig infrastruktur ved å redusere utvinninga og investeringene i oljesektoren. Sv vil også bruke bilavgifter til å bygge ut jernbanen, Venstre vil utrede det. Sp, Frp og Krf vil innføre statlige låneordninger for infrastruktur.

Alle de borgerlige partiene går inn for OPS-utbygginger. Venstre vil innføre en obligasjonsmodell og flerårige investeringsbudsjetter. Frp og Høyre vil investere mer av oljeformuen i vei og annen samferdsel. Høyre og Krf vil opprette et vedlikeholdsfond for veg og bane. Frp og Høyre vil omdanne Vegvesenet og JBV til selskaper. Frp vil kutte planleggingstida til 3 år eller mindre. Høyre, Venstre og Frp vil konkurranseutsette både utbygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen samt persontogtrafikken. Krf skriver ikke noe om konkurranseutsetting, men de vil utrede en felles statlig transportetat slik svenskene har. Frp vil samle ansvaret for all transport- og energiifrastruktur i ett departement. Venstre vil skille ROM-eiendom ut fra NSB. Høyre vil la regionale trafikkselskaper få ansvaret for togtilbudet i sitt distrikt. Rødt vil ha slutt på anbud i kollektivtransporten.
ellers
Krf vil innføre et felles landsdekkende kollektivkort, og legge klimaavgift på flyreiser. MDG vil gjeninnføre flyseteavgiften.

Halvtimestog til Kongsberg

På oppdrag fra Buskerudby-samarbeidet (bybåndet Lier-Kongsberg) la Rambøll AS i april fram en analyse for bedre togtilbud Drammen-Kongsberg. Hensikten har vært å kartlegge forutsetningene for å kunne kjøre to avganger i timen til Kongsberg.

Rapporten tar for seg utvikling av tilbudet i fire trinn; kalt del 0, 1, 2 og 3. Togene skal stoppe ved alle stasjonene. Perspektivet er 30 min. rute til Kongsberg innen åtte år.

Alt 0 er en egen togpendel mellom Hokksund og Drammen med overgang der. Den kan opprettes uten investeringer i infrastrukturen og kan få avgang hvert 30. minutt. Plattformkapasiteten på Drammen st. er kritisk da den allerede er sprengt. Overgang på Drammen anses også som en ulempe.

I alt 2/3 anbefaler Rambøll å forlenge IC-pendelen Lillehammer-Drammen(fra 2014); først til Hokksund og siden til Kongsberg. Til Hokksund kreves det ikke noe ekstra togsett. De får til en frekvens med avgang 20 og 40 min. over hel hver time.

Som forutsetning for forlengelsen til Hokksund anbefaler de dobbeltspor Gulskogen-Daler og at dobbeltspor Drammen-Gulskogen vurderes. Her er det to spor i dag, men ikke signaler for dobbeltspor. Rambøll anbefaler av flere grunner å legge et nytt spor på nordsida av dagens. Hele strekningen er ca 7 km og investeringen anslått til 935 mill. Videre til Kongsberg kreves det at kryssingspora på alle stasjonene mellom Hokksund og Kongsberg forlenges og utstyres med signal for samtidig innkjør. Dobbeltspor og Samtidig innkjør krever at alle planoverganger fjernes. Investeringspakka er da totalt anslått til 1.276 mill.

I alt 3 vurderer Rambøll nytt dobbeltspor på hele eller deler av Hokksund - Kongsberg. De har sett på mulig avgreining fra Hokksund, Vestfossen og Darbu. De har sett på alternativer med linje innom Vestfossen og Darbu, og utenom. Nytt dobbeltspor kan spare ca 9 min. reisetid. De totale investeringene Drammen-Kongsberg er anslått til hhv. 7,84 eller 6,36 mrd. avhengig om ny linje Hokksund-Kongsberg skal tilpasses godstrafikk eller ikke. Hele rapporten kan du finne på buskerudbyen.no

Lokaltoget på Kongsberg

Stadig flere mennesker og stadig mer gods skaper nye transportutfordringer. I Siemens kaller vi svaret på disse utfordringene for "Complete Mobility". Vi har løsninger innen rullende materiell, strømforsyning, signalanlegg, vei- og trafikk, samt flyplass- og postlogistikk. Og det er det "Complete Mobility" handler om; å legge til rette for å frakte mennesker og gods på en tryggere, mer lønnsom og ikke minst, mer miljøvennlig måte.

www.siemens.no/mobility

Gratulerer, Flytoget

Til høsten har Flytoget 15-årsjubileum. I i fjor fraktet Flytoget for første gang over 6 mill. passasjerer, og i løpet av 2013 kan det notere seg for passasjer nr. 70 mill. siden starten.

PÅL JENSEN,
Flytoget gikk – for 2. år på rad – til topps i kåringen av «Årets norske reiselivsprodukt 2012» på årets Grand Travel Awards Norge. De har noen av Norges mest fornøyde kunder. Dette viser Norsk kundebarometer. Flytogets suksess beviser det at vellykket jernbanedrift er fullt mulig også i Norge. La oss se på noen enkle fakta:

• Flytoget kjører for en stor del på Norges eneste moderne jernbane, Gardermobanen. Den er også en av de få jernbaner i Oslo-området som har ledig kapasitet. I tillegg kjøres ikke godstog på denne banen, og togene på Gardermobanen har et forholdsvis ensartet stoppmønster (f.eks. ingen stopp i Romeriksporten). Også strekningen Oslo S–Drammen har minst to spor (Lysaker–Asker har fire). NSBs tog kjører i større grad på gamle, enkeltsporede og overbelastede linjer i blandet trafikk med alle slags tog av alle mulige årganger og ulike stoppmønstre. På Østfoldbanen er mesteparten av traseen fra 1879, vedlikeholdet har vært forsømt, nesten hele linjen sør for Moss samt hele østre linje er enkeltsporet, og strekningen Oslo–Ski er overbelastet.
• Flytoget bruker én type materiell, bygget i 1990-årene og er derfor i sin beste alder: De er fortsatt i god stand, samtidig som barnesykdommene er luket ut. NSB har blandet materiell bygd fra 1970 og framover. Tog har lang levetid, men det er forståelig at driftssikkerheten forringes når de har passert 40-årsdagen (og har overlevd fire generasjoner «moderne» busser).
• Flytoget har forholdsvis jevn trafikk, begge veier. det sa iallfall kommersiell direktør Sverre Høven i Flytoget AS i 2009. NSBs trafikk er ekstremt skjevfordelt. Rushtoppene er langt mer markert enn for flytogene, og også mer markert enn for biltrafikken. En stor del av NSB-materiellet brukes derfor bare noen få timer i døgnet og må attpå til kjøre nesten tomme i motstrømsretningen og på ytterstrekningene. Ingen kan drive slik uten stor offentlig støtte. Dermed får folk flest inntrykk av at NSB=bruk av skattebetalernes penger. Mange glemmer at toget redder bilismen der den er mest sårbar, nemlig i rushtidene.
• Selv om bare noen få avganger er overfylt, og dét bare på en del av strekningene, vil svært mange oppleve disse overfylte togene, noe som for folk flest gir inntrykk av at NSB=overfylte tog. Og må f.eks. 10 % av passasjerene stå mellom Oslo og Holmlia på et rushtidstog Oslo–Rakkestad, må folk flest kjempe om sitteplassene ved avgangen fra Oslo S.
• Jeg har et bestemt inntrykk av at når toget er forsinket, tenker folk flest at NSB=togkaos – til tross for at visstnok 2/3 av forsinkelsene skyldes feil ved infrastrukturen eller mer eller mindre uflaks (lynnedslag, biler i sporet osv.) – men den grunnleggende årsaken er som regel at politikerne har forsømt jernbanen i tiår etter tiår. En robust jernbane tåler en viss grad av uflaks. Ved en signalfeil i Romeriksporten kan togene kjøre på den gamle linjen – selvsagt med forsinkelser, men med moderate forsinkelser.
• Flytoget har én oppgave, nemlig å frakte folk til og fra en storflyplass. NSB skal fylle mange oppgaver samtidig.
• Gjennomsnittlig har Flytoget antagelig mer pengesterke og betalingsvillige brukere enn NSB. Iallfall tyder forskjellen i billettpriser på dette.
• NSBs tog kjører på en del strekninger som av og til er utsatt for flom, ras, svære snømengder, stormer, ekstrem kulde og/eller nedblåste trær. Dette fører til forsinkelser og innstillinger og sliter dessuten på materiellet. Også dårlig skinnegang sliter på materiellet. Flytogene kjører ikke på noen av de mest utsatte strekningene.

Forskjellige nisjer

Flytoget og NSB har ett til felles; begge er forholdsvis miljøvennlige alternativer til biler og busser. Men de fyller forskjellige nisjer i norsk transport. Derfor trenger vi begge. Flytoget skal frakte folk til og fra en storflyplass. NSB skal redde bilismen i rushtidene. Flytoget viser at det også i Norge er mulig å kjøre moderne, raske tog med så høy punktlighet at kundenes munnviker peker oppover. Hvis jernbanen bygges ut til minst Gardermobanestandard – og nettopp det er hensikten med intercityutbyggingen – så vil nok også NSBs omdømme bedre seg. Vi vet jo at TGV og ICE – henholdsvis de franske og tyske høyhastighetstogene – er blant verdens sterkeste varemerker.

Gi oss en klimavennlig samferdsel!

Tilsynelatende er nordmenn flest ikke særlig engasjert i klima- og miljøsaken. Til tross for økonomiske kriser verden over, lever vi i Norge fortsatt høyt på våre oljeinntekter, men nå begynner stadig flere økonomer å advare mot at vår økonomi ikke er bærekraftig, et uttrykk de fleste fortsatt bruker uten å tenke på økologisk bærekraft.

BENTE BAKKE, Sentralstyremedlem i Miljøpartiet De Grønne

Mitt engasjement for klima og miljø skriver seg tilbake fra slutten av 1980-tallet da jeg var miljøpolitisk talskvinne for Høyre på Stortinget. Den gangen førte sur nedbør til fiskedød i elver og vann og mange andre negative endringer i norsk natur, skogbruk og landbruk. Tiltak ble satt i gang for å redusere utslipp, både i Norge og Europa, og det ble utført omfattende tiltak med kalking.

Disse erfaringene burde vise at det nytter hvis politikere, næringsliv og folk flest løfter i flokk. Men mye har forandret seg siden 1980-tallet. Store internasjonale konsern og finansinstitusjoner har fått en enorm makt, og politikerne ser ut til å danse etter deres pipe. I festtalene snakkes det om å redusere klimautslippene og miljøbelastningene, men i praktisk politikk i Norge fortsetter det meste som før.

I dag er jeg pensjonist og bestemor til fire. Min bekymring for barnebarnas fremtid førte til at jeg engasjerte meg i Besteforeldrenes klimaaksjon. Mange tidligere samfunnstopper er med der, politikere som Kåre Willoch, Stein Ørnhøi, Werner Christie og Wenche Frogn Sellæg, tidligere forbundsleder Turid Lilleheie i Norsk Tjenestemannslag og tidligere biskop Finn Wagle.
Mitt gamle parti Høyre hadde programfestet oljeutvinning i Lofoten og Vesterålen, og jeg prøvde fra sidelinjen å påvirke partiet til å gå inn for vern, og jeg håpet partiet vil bidra til å trekke Statoil ut av canadisk tjæresand. Resultatet var negativt, og det ble lett å melde overgang til Miljøpartiet De Grønne.

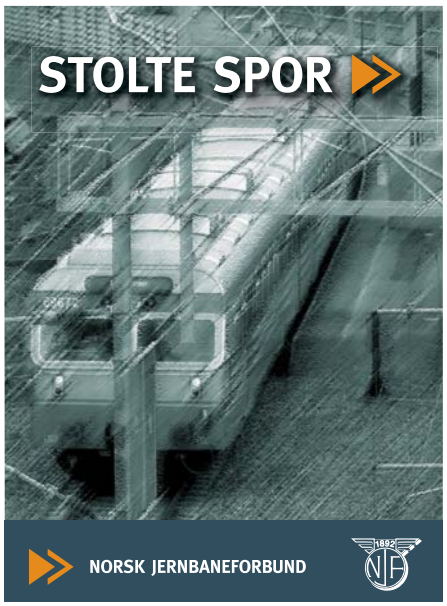
De etablerte partiene prøver å gi inntrykk av at De Grønne er et naivt og idealistisk parti som ikke kan få innflytelse i norsk politikk. De vet kanskje ikke at De Grønne er en del av en internasjonal bevegelse, som vokser i hele Europa. Miljöpartiet i Sverige har 25 representanter i Riksdagen, og de har bidratt til at Sverige har lagt kursen om i klima- og miljøvennlig retning. De Grønne i Tyskland har vært en pådriver for "Energiewende", en storstilt offentlig og privat satsing på å snu om til fornybar energi og bort fra kjernekraft og fossil energi. Eva Joly er valgt som leder av utviklingskomiteen i Europaparlamentet, hvor den europeiske grønne alliansen fikk over 16 % av stemmene.

Den politiske virkelighet i Europa er meget krevende med gjeldskrise, finanskrise og eurokrise. Samtidig ser vi at klimaendringer rammer stadig oftere og sterkere over hele verden, og ansvarlige politikere i mange land forstår at de er nødt til å legge om sin energi- og ressursbruk i mer bærekraftig retning. Her hjemme er det vanskelig å høre forskjell på Statoil-sjefen Helge Lund og statsminister Jens Stoltenberg. De hevder begge at verden trenger mer norsk olje og gass for å bringe mennesker ut av fattigdom. Samtidig som vi nå i økende grad opplever menneskeskapte klimaendringer som et resultat av vår avhengighet av fossil energi, går norsk politikk ut på å lete etter og utvinne stadig flere fossilressurser.

Paradokset er at allerede pågående klimaendringer har ført til økende ekstremvær, som bringer stadig flere mennesker inn i fattigdom. Også i Norge får mange økonomiske problemer etter de store og kraftige nedbørsmengdene i slutten av mai kombinert med snøsmelting. Store flomskader er resultatet, og ikke alle er like godt forsikret. Regjeringen har planer om å styrke beredskapen mot klimaendringer, men vi vil aldri klare å holde tritt med resultatene av disse hvis vi ikke gjøre noe for å stanse årsakene til at de skjer.

Samferdselssektoren utgjør hele 25 % av innenlandske klimautslipp. De Grønne vil prioritere hardere mellom sektorene og ta norsk samferdsel ut av fossilalderen. Også for folkehelsen, og for nærmiljøet i byer og tettsteder vil det være kjærkomment med smartere transportsystemer. Vi vil at byggingen av den første høyhastighetsbanen i Sør-Norge startes i neste stortingsperiode, og vil bygge hele Intercity-triangelet innen 2023. Vi vil ha en ny Oslotunnel og et moderne bybanenett i de fire største byene. Vi vil forby salg av nye bensin- og dieselbiler innen 2015 og foreslår en flyseteavgift på kr. 600 innen Sør-Norge og til utlandet.

De Grønne har ved siden av sitt arbeidsprogram laget en egen plan for fremtidens samferdsel i Norge. Der skrinlegges alle planer om nye motorveger, stamveger og rullebaner. Vi vil heller ha råd til midtdelere på alle riksveger, bedre rassikring og skikkelig vedlikehold langs de veiene vi allerede har. Planen viser hvordan det er mulig å skape et økonomisk rom for å sikre den tog- og kollektivrevolusjonen vi trenger for å få et moderne og miljøvennlig transportsystem i Norge.



Jernbaneforum 2013

Årets Jernbaneforum den 13. mars samlet flere enn 300 delegater. I Oslo Plaza Hotells store konferansesal er det – som tidligere år en lett blanding av riks- og lokalpolitikere, JBV, NSB, pendlerforeninger og pressgrupper, byråkrater og bedriftsledere. I år er dessuten flere store internasjonale konsulentfirmaer representert.

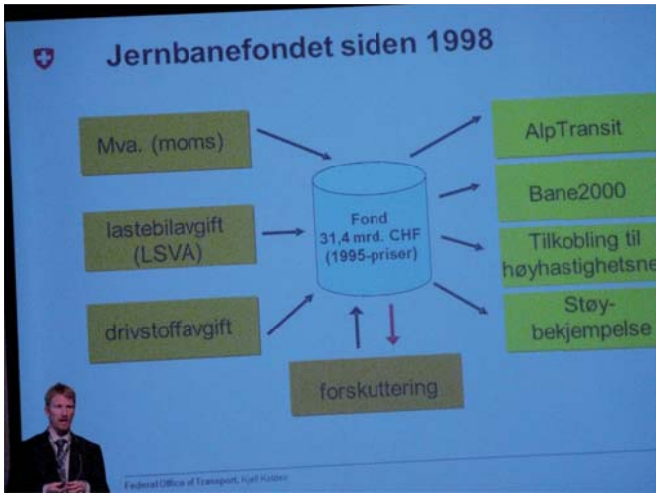
TEKST OG FOTO: JENS HANSEN
(tut.an.kamon@hotmail.com)

Statssekretær Lars Erik Bartnes, som møtte istedenfor samferdselsministeren, ble av en pågående Geir Helljesen (årets konferansier) utfordret til å love full IC-utbygging innen 2030. Som vi nå vet er dette lovet i regjeringens NTP(Nasjonal transportplan), men den går ikke lenger frem enn til 2023. Den blir dessuten revidert hvert fjerde år, så her er atskillig «politisk handlerom» til å skyve prosjektet ut i tid.

Etter noen innlegg med stort sett gammelt nytt fra Anne Enger (JBV) og Geir Isaksen (NSB) og refleksjoner fra lokalpolitikere og byplanleggere er det tid for dagens høydepunkt:

Nordmannen Kjell Kolden sitter i ledelsen til det sveitsiske BVG – det føderale direktoratet for all samferdselsplanlegning i Sveits. Han ga et fascinerende innblikk i hvordan prosjektering og finansiering av samferdselsprosjekter foregår i «Alpelandet» – et eksempel til etterfølgelse.

Der nede i «Alpelandet» forstår man at den langsiktige finansieringen er alfa og omega for å gjennomføre prosjekter med forutsigbar utføring og derfor raskere og billigere resultat. Naturligvis har man opprettet et jernbanefond for å sikre dette. Han orienterte om hvordan fondet blir finansiert og hvordan midlene brukes til å prosjektfinansiere utbygginger. Som et eksempel på hvor raskt og smidig slikt gjøres i Sveits viste han til utbyggingen av det nye dobbeltsporet Freudenberg-Rotkreuz: Det tok FEM – 5 – år fra konsept til ferdigstillelse! Det går et gisp gjennom salen. Slik kan det altså gjøres! Raskere, bedre, og billigere for samfunnet – man behøver ikke bruke 20-30 år som her til lands. Politikerne MÅ ikke nødvendigvis få lov til å krangle om hver eneste krone i bevilgningene ved hvert eneste budsjett!



Nordmannen Kjell Kolden fra BVG i Sveits forklarer sammensetningen av det sveitsiske jernbanefondet.

På spørsmål fra konferansier Helljesen om hva norsk jernbane trenger mest avslutter Kolden med svaret: Langsiktig finansiering!

I en spørsmålsrunde tok undertegnede ordet og minnet om at nå hadde selv Danmark – med en sosialdemokratisk(!) regjering vedtatt å opprette et fond for jernbanen finansiert av kapital fra dansk oljeutvinning. Hvorfor er da dette fortsatt et tabu for sosialdemokratene i Norge? Noe polemisk stilte jeg spørsmålet om det er den herskende neoliberale filosofien som forhindrer at vår oljekapital ikke kan investeres i samfunnsnyttige prosjekter her til lands - men til alt mulig annet – alle andre steder?

Som forventet gav den etterfølgende diskusjonen i politikerpanelet ikke annet enn de velkjente alminneligheter og vage uttalelser som svar på de sentrale spørsmål som var stilt under møtet. Trist –men allikevel: Man satt igjen med en sterk følelse av at nye tankebaner omsider vinner frem på grunnplanet.

STADLER
We Track Clever Solutions

The future way to travel!

Stadler Rail Group
Ernst-Stadler-Strasse 1
CH-9565 Bussnang, Schweiz
Phone +41 (0)71 626 20 20
stadler.rail@stadlerrail.com

www.stadlerrail.com

Klima og energi

Ny CO2-rekord i 2011 - Kina topper lista

I sin rapport om verdens klimagassutslipp i 2011 (som ble lagt fram i november 2012), melder det tyske instituttet for fornybare energikilder; Wirtschaftsforum Regenerative Energien (IWR) at de samlede utslippa økte til 34 mrd. tonn.
Kina står for mer enn 1/4, eller 9 mrd. tonn - hvilket gjør landet till den absolutt største kliden. USA har 2. plassen på den lite ærerike lista med 6 mrd tonn.
Flere av de store utslippslandene - USA, Russland og flere store Vesteuropeiske land har en betydelig lavere reduksjon. Dette spises opp av Kina og et antall andre utviklingsland. Norge ligger på 59. plass. Våre utslipp økte med 3 mill. tonn. Siden 1990 har vi økt med 31 %.
I sin trendframskriving forventer IWR at utslippene om sju år vil ligge på 40 mrd. tonn. For å bremse utslippene innrømmer de at Kyoto-mekanismene ikke fungerer som forutsatt, og foreslår heller å sette i verk CERINA-planen som innebærer

På vei mot forhistorisk klima

Svensk TV (SVT) melder den 10. mai at vi er på vei mot et forhistorisk klima. Sist gang CO2-innholdet i atmosfæren var like høyt som nå(over 400 milliondeler - PPM) antas å være perioden «Pliocen», som var for 3 - 5 mill. år siden. Under Pliocen var den globale temperaturen 3 - 4 grader høyere enn i dag, ved polene kanskje så mye som 10 grader varmere. Innlandsisen over Antarktis og Grønland var ikke dannet ennå og havnivået gikk 5 - 40 meter høyere enn i dag.
Da amerikanske NOOA (National Oceanic and Atmospheric Administration)starta målingene i 1958 lå CO2-innholdet i atmosfæren på 315 PPM. Det øker nå med 2 PPM per år, en økning som dessuten aksellererer. – Bevisene er entydige – det er økningen av forbrenning av kull, olje og gass som er årsaken, uttaler Pieter Tans, forsker ved NOAA.
Skal oppvarmingen holdes under to grader, som er det politiske målet og som anses som grensa for farlige klimaendringer, må innholdet ned i 350 PPM mener mange forskere. Skal vi klare det må samfunnet bli helt fossilfritt og vi må utvikle teknologi for å fange inn igjen noe av CO2-en. Jo lenger vi venter desto dyrere og vanskeligere vil det bli. Det er et grunnleggende problem at oppvarmingen går såpass langsomt at vi på langt nær har sett konsekvensene av utslippene vi har gjort hittil.
Følg daglige oppdateringer av CO2-innholdet på Twitter: @Keeling_curve

Sol- og vindkraft bygges på feil steder i Europa

Om sol- og vindkraften ble bygd på de stedene i Europa som har de besta forutsetningene, ville det spare 400 milliarder kroner i investeringer fram mot 2030.
Det planlegges 138 GW solkraft i Europa fram til 2030. Om utbyggingene skjedde der sola lyser mest skulle det spare 39 av disse gigawattene, men likevel få samme totale elproduksjon. Det skriver industrikonsernet Siemens i en studie som ble presentert i mai 2012.

Årsmøte 2013 i For Jernbane

Møtet ble holdt 14. mai i lokalene til Baneservice AS på Lysaker i Bærum. Årsmøtet ble ansett som lovlig innkalt. Bjørn Bergskaug ble valgt til referent og Kjell Erik Onsud til møteleder.

Det var kommet inn fem forslag til behandling. Dette ble vedtatt av Årsmøtet;

- Kontingent 2014 for støttemedlemmer økes med kr. 50.
- For Jernbane (FJ) skal engasjere seg for å korte inn Bergensbanen mellom Hønefoss og Oslo, herunder jobbe for at de de ulike alternativene som fins blir grundig utredet. FJ skal videre engasjere seg i prosessen med å effektivisere transport av passasjerer og gods mellom Bergen og Oslo.
- FJ skal jobbe for at strekningen Ski-Hadeland-Lillehammer, med grein til Hønefoss blir utredet som et pionerprosjekt for høyfartsbane Østlandet-Trøndelag/Møre.
- FJ skal kreve at Nordlandsbanen oppgraderes til samme standard som det øvrige stambanenettet, herunder også togmateriellet.
- FJ skal kreve at Nord-Norgebanen utredes i henhold til konsept 5 i utredningen fra 1992; en helhetlig utbygging Fauske-Narvik-Trømsø med grein til Harstad.

Tillitsvalg:
Styret; leder Kjell Erik Onsrud, nesteleder Jens Hansen, øvrige styremedlemmer; Jan Tore Hylle og Gunnar A. Kajander. Vara; Tore Haagensen, Anders Lundgren og Bjørn Bergskaug
Valgkomitéen: Vidar Sætre og Wilfried Eckhardt. Revisor: Erik Aslung
Årsberetningen og Årsregnskapet ble gjennomgått og godkjent.

Årsmøtet ble avsluttet med foredrag av vertskapet.

Fullstendig referat kan leses på www.jernbane.no - om oss - årsmøter

Mantena

Gjennom systematisk vedlikehold og kunnskapsrike medarbeidere leverer vi klargjorte tog hver dag året rundt i Norge og Sverige.

Vi tar vare på verdiene

www.mantena.no
e-post: salg@mantena.no

Mantena AS • Eilert Smiths vei 1 • 0975 Oslo • tlf 24 08 60 00

Å bygge i matfatet

Noen sentrale buskerudpolitikere lover Ringeriksbanen. Stortingsrepresentant Per Olaf Lundteigen er sist ut i Ringerikes Blad.

FREDRIK C. HILDISCH, Miljøet i Bygda Vår
(fredrik.hildisch@gammelklokkergaarden.no)

ILundteigen lover fra regjeringspartiene rask bane-planlegging og at den planlagte konseptvalgutredningen (KVU) droppes. Likedes ønskes det mer i tunnel. Da blir det mye større kostnader for prosjektet. Sannsynligvis tas munnen for full i en drømmeposisjon. Det er ikke så sikkert at det bare er å droppe KVU.
En KVU skal sikre at et milliardprosjekt er det som best mulig dekker samfunnets behov. Uansett vil det bli en omfattende planprosess som vil ta flere år. En KVU er ikke noe plansystem som er opprettet for å plage stortingspolitikere før et valg. Å piske frem en Ringeriksbane uten KVU, uansett hvor banetraséen vil komme til å gå, vil være uansvarlig.

Bygge på matjord

Dessuten er det flere spørsmål som bare kan bli besvart over lang tid. Det kan være om motorveien E16 mellom Rørvik og Hønefoss vil bli samordnet med en dobbeltsporet jernbane og kan dermed resultere i ødeleggelsen av et verdifullt kulturlandskap med høyverdig matjord på omtrent 3.500 dekar på strekningen.

80 merknader til E16

Gjøres det en oppsummering av de 80 merknadene som kom inn til Vegvesenets forslag til nye traséer for E16 gjennom Hole og Ringerike, vil man kunne oppdage at de fleste inneholdt betenkeligheter om hvor ødeleggende motorveiprosjektet ville være for bo-, kultur- og miljøkvalitetene, spesielt gjennom Hole-bygda.

Banealternativer

Et annet relevant spørsmål er om planprosessen vil gå bredt ut og få med seg andre traséløsninger enn Sandvikalinjen mellom Sandvika og Hønefoss. For å forkorte reisetiden for Bergensbanen finnes det flere muligheter. Det kan være ny bane sammen med Gjøvikbanen med forgreining til Jevnaker og Hønefoss eller en ny avstikker ut fra Drammen/Hokksund. Drammen er og blir det viktigste trafikknutepunktet i Buskerud og hvor det totale trafikkgrunnlaget er størst.

Innsigelser og protester

Det skal heller ikke glemmes i en kommende planprosess for Sandvikalinjen til Hønefoss at det kom en strøm av innsigelser fra offentlige etater til motorveiprosjektet E16 Skaret-Hønefoss nå i mars/april og som sikkert vil gjenta seg for Ringerikbanens Sandvikalinje over Kroksund. Miljøorganisasjoner både lokalt og sentralt vil også melde inn sine protestbrev og påpeke hvor ødeleggende en bane vil være gjennom de to ringerikskommunene. Bruk av Ramsar-konvensjonen er aktuell.

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

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

KITCHEN Foto: Margrethe Myhrer

FOR FLYTOGETS MEDARBEIDERE BETYR TID NOE SPESIELT

Vi vet at tiden er dyrebar for deg. Det er den i aller høyeste grad for oss også. Derfor er det ingenting i Flytoget som er "sånn circa". Det er noe alle Flytogets over 300 medarbeidere vet. Presisjon og nøyaktighet i hvert eneste ledd er en forutsetning for at vi kan kjøre 225 avganger i døgnet med høy punktlighet. Det er vårt fokus på tid som gjør at våre passasjerer kan tenke mindre på tid.

Airport Express Train Flytoget

Enkleste og raskeste vei til og fra Oslo Lufthavn