Tidsskrift utgitt av For Jernbane
32. årgang - Nr. 3 - 2013

FOR JERNBANE

Bli medlem! www.jernbane.no

Truverdig lyntogutgreiing?

- Jernbaneløfter s. 10
- Mulig togtilbud s. 12

ISSN 0802-8915

FORJERNBANE
NR. 3 -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: 950
FRIST FOR BIDRAG TIL NESTE UTGAVE: 22. NOVEMBER

FORSIDEFOTO:
Ombord i AVE; spanske lyntog.
Foto: TEE

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

INNHOLD

5 på toget 3
Utfordringar for tunnel-Noreg 4
Bybaner i Norge 6
Ny godspendel 9
Borgerlige jernbaneløfter 10
Gode tall for 2012 10
Ålgårdbanen 11
Mulig togtilbud 12
Truverdig lyntogutgreiing? 13
Den spanske høyfartsbobla 15

Nye koster

LEDER, KJELL ERIK ONSRUD

Det er lovende at alle de borgerlige partiene vil øke bevilgningene til jernbanen, les mer på side 12. Det er viktig at en ny regjering fører en forutsigbar politikk og viser vilje til å satse. Jernbane handler nettopp om tillit. Kundene velger jernbanen om de kan stole på tilbudet. Samtidig er jernbanen avhengig av stabile og forutsigbare rammer for å kunne yte.

En ny regjeringskonstellasjon innebærer også betydelig usikkerhet. Flere av partiene vil opprette fond hvis avkastning skal brukes på jernbanen. Da er det viktig å være klar over at et fond kan ha negativ avkastning noen år. Flere av partiene vil også finansiere den økte jernbanesatsingen ved å effektivisere Jernbaneverket med atskillige milliarder. Da blir spørsmålet hvor mye «daudkjøtt» det er i Jernbaneverket? Bondevik II brukte i 2005 90 mill. på å si opp fagfolk i Jernbaneverket. Mange av disse gikk til helt andre bransjer. Jeg får bare håpe at det denne gangen ikke blir noen ideologisk privatisering, men en mer pragmatisk og ydmyk framgangsmåte. Dessuten; omorganiseringer koster alltid. De tar krefter og fokus. Og så er det prioriteringene i forhold til parallell infrastruktur; motorveger og flyplasser. Og som en underbygning for det hele kommer tradisjonene fra Finansdepartementet.

Jeg kan bare håpe at jernbanen og kollektivtrafikken kommer bedre ut av det enn med en fortsatt rødgrønn regjering.

Jernbanen må også vedlikeholdes og fornyes. I år ligger fornyelsesbudsjettet 14,5 % lavere enn i fjor. Det er ikke holdbart. Vedlikeholdsetterslep i milliardklassen, fornyelsesbehov, flom og ras krever at det allerede fra 2014 bevilges 7,6 mrd. til drift, vedlikehold og fornyelse. Dette er det nivået Jernbaneverket mener er nødvendig.

Samtidig reiser spørsmålet seg om behovet for å bygge nytt, også utafor IC. Jernbaneverket melder for Dovrebanen at «Det er nå ikke mulig for togtrafikken å holde rutetidene gjennom Gudbrandsdalen. Flomskader og reparasjonsarbeider fører til forsinkelser. Målet er å nå normal banestandard i løpet av 2014.» Linjeleder Anders Nicolaysen viser til at 300 punkter måtte utbedres og at på mange steder måtte hele underbygningen for sporet bygges opp på nytt. I uke 32 var det 20 punkter med saktekjøring, noe som fører til et samla tidstap på 20 minutter per avgang.

Det er svært alvorlig når flom og ras gjentatte år kutter nord-sør aksen gjennom innlandet. Samtidig bekrefter klimaforskningen at endringene er menneskeskapte og vil øke i intensitet, så vi blir tvunget til å handle - på flere plan.

Om det ikke bygges ut i ett prosjekt, så bør det i det minste vedtas en overordna utbyggingsplan for en ny, klimarobust Dovrebane, en plan som delprosjekter skal innordnes. På den måten kan vi etterhvert utvikle en moderne trasé.

FEM på toget

Me har spurd reisande på Bergensbana om kva politiske parti dei meiner har størst truverde i å satsa på kollektivtransport, om dei på strekninga Bergen - Voss ville satsa anten på E16 eller på Vossebana eller fordela ressursane likt mellom bane og veg, og kor ei framtidig høgfartsbana mellom Aust- og Vestlandet bør gå - om Finse eller Haukeli?

TOVE

Ho ventar på Arnalokalen på Bergen stasjon. Til stasjonen brukar ho å gå eller reisa med Bybanen. Frå Arna st. går turen heim med buss. Dette er ei arbeidsreise som Tove gjer fem gongar i veka. Ho har bil og sykkel. Tove synest alle partia har vore på hæla i mange år, men at det no synest som om dei har fått augo opp fo at fleire ynskjer å reisa kollektivt. - Og så treng me betre togmateriell her i Bergen, legg ho til. På strekninga Voss - Bergen synest ho ressursane bør fordelast likt mellom bane og veg. - Eg tykkjer investeringa i nytt løp i Ulrikstunnelen må utnyttast ved å byggja ut resten av Vossebana óg, seier ho. Tove er ofte på tur til Finse, så ho synest ei framtidig høgfartsbane framleis bør gå der. - Dei byggjer høgfartsbaner alle andre stader, men eg er skeptisk til om me får det til i Noreg, seier Tove.

SOLVEIG

Ho òg skal med Arnalokalen. Til og frå stasjonane reiser ho med buss. Dette er ei fritidsreise. Solveig har sykkel, men ikkje bil. Ho er ikkje so inne i politikken. Ho synest det bør satsast mest mogleg på toget framfor bil og ville lagt ny bane via Haukeli.

SVEIN

Han er vekependlar mellom Stavanger og Voss. Han kom til Bergen st. med flybussen. Heime på Voss vert han henta av kona. Han synest Venstre har høgast truverde i kollektivsaker, men nemner også SV. Han ville satsa likt på bane og veg mellom Voss og Bergen. Personleg ville han gjerne hatt ny bane forbi stoveglaset, men svarar at han tykkjer det ville vore interessant å få jernbana ut til nye område, og at traséane bør leggjast der bana når ut til flest råd.

EMMA

Ho tok bussen til Bergen st. og er på veg til Gøteborg via Oslo S. Det er første gongen ho tar denne turen, og svarar at ho elles reiser med tog nokre gongar pr månad. Ho har bil og sykkel. Ut frå svenske tilhøve tykkjer ho Vänsterpartiet er best på kollektivsaker. Generelt tykkjer ho det vert satsa alt for lite på jernbana, og ville prioritert den om ho fekk valet. Ho trur ho ville lagt ny bane om Haukeli ut frå at det alternativet når ut til flest mogleg. Ho tykkjer òg at Sverige bør byggja Europabanan; høgfartsbane Stockholm - København - Hamburg.

HELENA

Ho kom med toget frå Flåm. I Oslo skal ho byta buss til Gøteborg. Ho er frå Gøteborg og studerer i Linköping. Det er første gongen ho tek denne turen. Ho reiser med svenske tog annan kvar månad, og dette er ei fritidsreise. Ho har sykkel, ikkje bil. Ut frå svenske tilhøve tykkjer ho Miljöpartiet har størst truverde i kollektivsaker. Ho tykkjer generelt at toget skal prioriterast framfor biltrafikken. Ny høgfartsbane ville ho bygd der den vil nå ut til flest råd, og synest Sverige bør byggja Europabanan.

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

UTFORDRINGAR FOR TUNNEL-NOREG

Ulukker i tunnelar har stort katastrofepotensiale. 5. august i år kom ein trailar i brann i den 11,4 km lange Gudvangatunnelen. I dette tilfellet med lite personskader, kom det desto sterkare fokus på vegstandarden.

VIDAR SÆTRE

Og den var det mykje å utsetja på. Naudstasjonar fungerte ikkje, ventilasjonsanlegget hadde store manglar, det mangla lys m.m. Dette var ein eldre tunnel (frå 1991), som treng mykje oppgradering for å innfri dei siste EU-krava. Innan 2019 må alle norske vegtunnelar innfri EU sine tryggleikskrav, og det betyr at ca 200 tunnelar må rustast opp på 6 år. Kva det kostar, veit ikkje Vegvesenet heilt. Men ein rapport frå i fjor viste at det vil kosta omlag 4-500 mrd kr å oppnå vegnormalstandard på heile riksvegnettet. I tillegg kostar det å drifta fylkesvegane og dei kommunale vegane, noko som truleg vil føra totalsummen opp i over 1000 mrd kr.

For å oppnå dette, tenkjer Vegvesenet å byggja heilt nye tunnelar fleire plassar. T.d. mellom Bergen og Voss ser Vegvesenet for seg i alt 108 km nye tunnel-løp (2x54 km). Og ein rapport om Gudvangatunnelen tilrådde å byggja ny lang tunnel (14-15 km). Ønskjelista over nye vegtunnelar berre i Hordaland summerar seg opp til 300 km nye tunnel-løp, noko som medfører nesten ei 3-dobling av det som finst i dag.

Me har spurd lokalpolitikarar i Hordaland nokre spørmål om prioriteringar i etterkant av den nevnte tunnelulukka. Før dei to siste spørsmåla minna eg om at ulukkestrailaren var utanlandsregistrert, med mange sjåførar som meistrar norske forhold dårlegare enn norske sjåførar.

Følgjande politikarar har svart: Atle Kvåle - Ap, Gustav Bahus - Frp, Torill Eidsheim - H, Pål Kårbø - KrF, Tom Sverre Tomren - Mdg, Tom Skauge - SV, valkampsjef Astrid Hårstad - Venstre, Natalia Golis - Rødt og Jostein Ljones - SP (enkelte av svara er forkorta):

Spørsmål 1; Vil ditt parti garantera at sikring av vegtunnelar ikkje skal gå ut over satsinga på skinnegåande løysingar?

- **AP** har historisk vist at dei satsar på jernbana, og det vil partiet halda fram med trass i store utfordringar òg i vegsektoren.
- ***FRP*** ser ingen grunn til at løyvingar til ulike transportføremål skal gå ut over kvarandre. For me har mykje pengar i Noreg; det gjeld berre å satsa. Konkret for å oppgradera sambandet i tunnelar, som me har erfart at er for dårleg.
- **H** vil oppretta eit vedlikehaldsfond for å henta att det store etterslepet i vedlikehaldet, der avkastninga primært skal brukast til å rusta opp vegar og baner. Uråd å gje garantiar før dei veit omfanget av kva som må gjerast pga høgare krav til tunnelsikring. Må i større grad ta omsyn til total samfunnsnytte. H vil ha nye løysingar som aukar tempoet i planarbeidet og bygginga, og meir effektiv finansieringsmetode.
- **KRF:** Vanskeleg å gje ein absolutt garanti, men vi bør ha råd til begge delar.
- **MDG:** Ja, for oss i Mdg har satsing på tog og andre skinnegåande løysingar første prioritet innan samferdsle. Vegsikring vert prioritet nr. to.
- **R:** Ulykken har vist hvor sårbare norske veier er. Rødt både sentralt og i Hordaland vil gjennomgående prioritere bane og kollektivtransport.
- **SP:** Sp vil prioritera det som er vedteke i NTP, m.a. rusta opp Bergensbana. Generelt vil Sp auka veg- og banekapasiteten.
- **SV:** Vi kan garantere. Vi har vært tydelige på å prioritere jernbane fremfor nye prestisjeprosjekt. På veg prioriterer vi gode og trygge bruksveier med gul stripe.
- **V:** Selvsagt. Skinnegående kollektivtransport er Venstre sin prioritet nr én.

Spørsmål 2; Austerrike har teke i bruk teknologi for å stansa overoppheta trailarar før innkøyring i lange tunnelar. Vil du prioritera eit slikt tiltak?

- **AP** vil sjå på fleire typar løysingar, m.a. varmeskanning som i Austerrike.
- **FRP** vil ikkje spara på tiltak for å gjera tunnellane sikre, m.a. for å unngå langvarig nedsette fartsgrenser ved utrygge punkt slik det er i dag.
- **H:** Ordninga i Austerrike har vist svært gode resultat. Kan difor vere ei god ordning i Norge.
- **KRF:** Ein spennande tanke, som eg vil prioritera.
- **MDG:** Ja.
- **R:** Slike tiltak vil bære fornuftige og effektive.
- **SP:** Alt i dag har Vegvesenet mobilt utstyr for m.a. å varmeskanna bilar. Biltilsynet treng fleire ressursar for å kontrollera meir.
- **SV:** Jeg vil stille spørsmål om dette i samferdelsutvalget. Dersom teknologien er betryggende, bør den innføres for lange tunellar.
- **V:** Er positive til en slik prioritering.

Spørsmål 3; Ser ditt parti trong for å prioritera jernbana og sjøvegs godstransport høgare for å redusera risikoen for ulukker i vegtunnelane?

- **AP** har vore veldig tydelege på å vilja overføra trafikk frå landevegen til sjø og bane.
- **FRP:** Alle transportformene er nødvendige. Ha gods over på bane i den grad det er råd. Men i dag manglar det mykje på effektive løysingar, ikkje minst er terminalkapasiteten ved omlastingspunkt som Alnabru og Ber-

gen for liten til å ta unna den enorme veksten i godstrafikken.
- **H** har alt sagt og programfesta sterkare satsing på både jernbane og sjøtransport.
- **KRF:** Ei slik hending er i alle fall ein skikkeleg tankevekkar på dette.
- **MDG:** Ja, absolutt!
- **R:** Ulykken i Gudvangatunnelen er et resultat av dårlig samferdselspolitikk; oppsiktsvekkende manglende prioritering av bane sammenlignet med internasjonale standarder. Rødt vil prioritere å få godstransport over på bane og sjøveien.
- **SP:** Jernbana viktig løysing for transport av gods, eitt godstog erstattar 30 trailarar. Komande KVU for Bergen - Voss bør resultera i ny jernbanetrasé. På Bergensbana er terminalane og einspora trasé flaskehalsar. Sjøtransporten også viktig. Ei positiv utvikling at også oljenæringa no vil auka sjøandelen.
- **SV:** Ja. Miljø er hovedargument for vår satsing på jernbane og sjøvegs transport. Ulykkesargumentet kommer i tillegg.
- **V:** Ja, helt klart. Skinnegående transport og sjøtransport er overlegen veitransport på de fleste områder, særlig innen miljø og sikkerhet.

Spørsmål 4; Vil ditt parti kjempa for skjerpa krav til sjåførar som trafikerer på norske vegar?
- **AP:** Viktig både med gode krav og gode kontrollar. Ikkje sikkert at det er krava som er svakaste punktet i dag.
- **FRP:** Dei fleste sjåførane, både norske og utanlandske, er gode sjåførar. Men det må kontrollerast skikkeleg. Ser dessverre tendensar til stigmatisering av utanlandske sjåførar og firma i norsk media.
- **H:** Tryggleik er viktig, og heldigvis er det høge krav til sjåførutdanninga i Norge. Fordi norske vegar har utfordringar som land lenger syd ikkje har, kan det vere behov for å opplyse betre om forholda i Norge. I tillegg bør det kunne utformast felles skjerpa krav i Europa for å sikre tryggleiken i alle land med utfordringar som vintervegar, lange tunnelar og store stigningar.
- **KRF:** Ja.
- **MDG:** Ja, både skjerpa krav og auka kontrollar av sjåførar og materiell må til.
- **R:** Å kjenne norske veier er nødvendig for å sikre trafikken og effektiviteten. Natalia Golis spør elles kvifor den uavhengige pressa kun har stilt samferdsleministeren til ansvar, og ikkje skrive meir om årsaka til at ein underbetalt polsk sjåfør kunne kjøra ei utrangert trekkvogn inn i den lange tunnelen. Paul Bjerke, forskar ved De Facto kunnskapssenter, har påpeika at transportgiganten DSV, som åtte tilhengjaren, gav aksjonærane sine 1,5 mrd i utbyte i fjor. Ein ukjend polsk «underleverandør» disponerte trekkvogna som tok fyr. Ukjend kven som fastsette lønna for sjåføren. Eigarskap og ansvar i utanlandsk trailartrafikk på norske vegar er fråverande, skriv ho.

Gods på bane letter trykket på veg. Tog fra Bergen ved Sandermosen st, foto: Svein Tore Nyhus

EU-kommisjonen har fastsett direktiva som krev fri flyt av sjåfarar og vogntog over landegrensene. I 1995, då Stortinget handsama «Lov om gjennomføring av fellesregler om innenlandsk transport i EØS-avtalen», stod det i saksdokumenta frå regjeringa ingenting om brannrisiko i norske tunnelar. Regjeringa bad òg Stortinget om å godkjenna ein ny framgangsmåte; å gjera EU-reglar til norsk lov utan å gå om Stortinget. Argumentet var at dette «ville også senere lette arbeidet med å gjennomføre eventuelle nye EØS-rettsakter på dette området i norsk lov.» Alle på Stortinget bortsett frå Erling Folkvord (R) godtok dette. Seinare har EU-kommisjonen gong på gong brukt EØS-avtalen til å endra vilkåra og reglane i langtransporten på norske vegar.
- **SP:** Departementet har utforma nye krav til vintertrafikk (dekk, kjettingar m.m.) som skal gjelda frå komande sesong. Biltilsynet bør aktivt følgja opp dei nye krava.
- **SV:** Må vurdere nye krav til sjåfører, men de må selvsagt være lovlige og rimelige. Må avvente forslag fra sektoren og/eller fra myndighetene.
- **V:** Ja.

Spørsmål 5; Vil ditt parti kjempa for å skjerpa kontrollen med kabotasjereglane, som bortsett frå nokre unnatak i EØS-avtalen inneber at kabotasje (dvs når transportørar driv innanlands transport i andre statar) er ulovleg?
- **AP:** Kabotasjeproblematikken er innfløkt. Men reglane må vera slik at utilsikta verknader vert unngått.
- **FRP:** Ikkje sett seg skikkeleg inn i saka. Men vil ha so mykje fri konkurranse som råd.
- **H:** Partiet har so vidt ho kjenner til, ikkje tatt stilling. Men ho ser at regelverket med «midlertidig» løyve til persontransport, kan slå uheldig ut for bussnæringa. Dagens regelverk hindrar effekt av auka og skjerpa kontrollar.
- **KRF:** Ja.
- **MDG:** Ja, vil i tillegg få utreda andre kjørerestriksjonar, som stans i tungtransport på sundagar og kviledagar, etter modell frå Tyskland og Frankrike.
- **R:** Ja.
- **SP:** Reglane i dag er for liberale til å kontrollera effektivt. Sp vil helst gjera kabotasje forbode.
- **SV:** er sterk motstander av sosial dumping. Vi vil vurdere skjerpet kontroll med kabotasjereglene dersom det kommer konkrete forslag på bordet.
- **V:** Venstre har ikke noe vedtatt politikk på dette.

BYBANER I NORGE

Trinn 2 av «Bybanen» i Bergen; Nesttun - Lagunen, vart opna den 22. juni i år. Byråd for byutvikling, klima og miljø, Filip Rygg, sa mellom anna i talen sin at før var det brannar som fornya og utvikla Bergen, men no er det Bybanen.

Lagunen er nytt foreløpig endepunkt for Bybanen

I juli starta grunnarbeida på 3. trinnet fram til Bergen Lufthavn på Flesland. Det skal stå klart om 3 år. Byggjetrinn 1, Sentrum - Nesttun, har alt vore i drift i 3 år. Bybanen er ein del av Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø, som også består av motorveg- og sykkelveg-bygging.

Redaktøren reiser saman med informasjondirektør Rune Jenssen i Bybanen Utbygging til Lagunen, som no er den nye endehaldeplassen. Bana går stappfull store delar av døgnet, men me har funne ein avgang midt på dagen med ledig sitjeplass. - Bybana har større trafikk enn førutsett, opplyser Jenssen. Planleggjarane fekk ikkje lov til å rekna med «skinneeffekten», så den opphavelege prognosen på 26 000 reiser pr dag i 2015 vart raskt forbigått. Alt våren 2013 kunne dei telja 31 000. Jenssen trur dei vil nå 40 000 reiser i døgnet innan 2015. For å møta etterspurnaden er det bestemt at vognene skal forlengjast med eit nytt ledd slik at dei vert 42 meter lange. Desse arbeida skal etter planen skje i den nye verkstaden ved Flesland når den står klar i november 2015. Vognparken blir finansiert av fylkeskommunen. Jenssen må medgje at biltrafikken i Bergen veks trass i Bybanen, men understrekar at det ikkje er vekst i sørkorridoren der bana går.

Som ein del av Bergensprogrammet har Bybanen Utbygging ansvaret for å få bygd nye sykkeltraséar langs og nær traséen. Mellom anna er traséen til gamle Osbana vorte sykkelveg. Undervegs til Lagunen peikar Jenssen på eit par gang- og sykkelbruer som Bybanen har bygd. Gjennom Nesttun sentrum går bana i gågata, sjølvsagt i låg fart. Det har vore, og er, ein del diskusjon om denne løysinga, men Jenssen meiner at løysinga i praksis fungerer godt og sikkert. - Trasé med stasjon under bakken ville kosta omlag 10 gongar so mykje, og det vert det pengar av når ein stasjon i dagen kostar omlag 20-30 mill kr, seier han. I tillegg er det rusta opp annan infrastruktur langs traséen som vatn og avløp, tele/el, fjernvarme og renovasjon. Områda langs bana har vorte til attraktive utbyggingsområde.

Nesttun - Lagunen er 3,6 km lang og har kosta 1,25 mrd, 250 mill. billegare enn budsjettert. - Og pengane går attende til Bergensprogrammet, fortel Jenssen. Så langt har trinn 1 og 2 kosta 3,6 mrd. Finansieringa inngår i Bergensprogrammet med bidrag frå kommune, fylkeskommune, stat og trafikantar. I februar 2006 løyvde Stortinget for første gong pengar til bygging av denne lokalbana. I 2010 vart finansiering for byggjetrinn 2 fatta, og finansiering av trinn 3 vart handsama seint på våren 2013, basert på vedteken reguleringsplan.

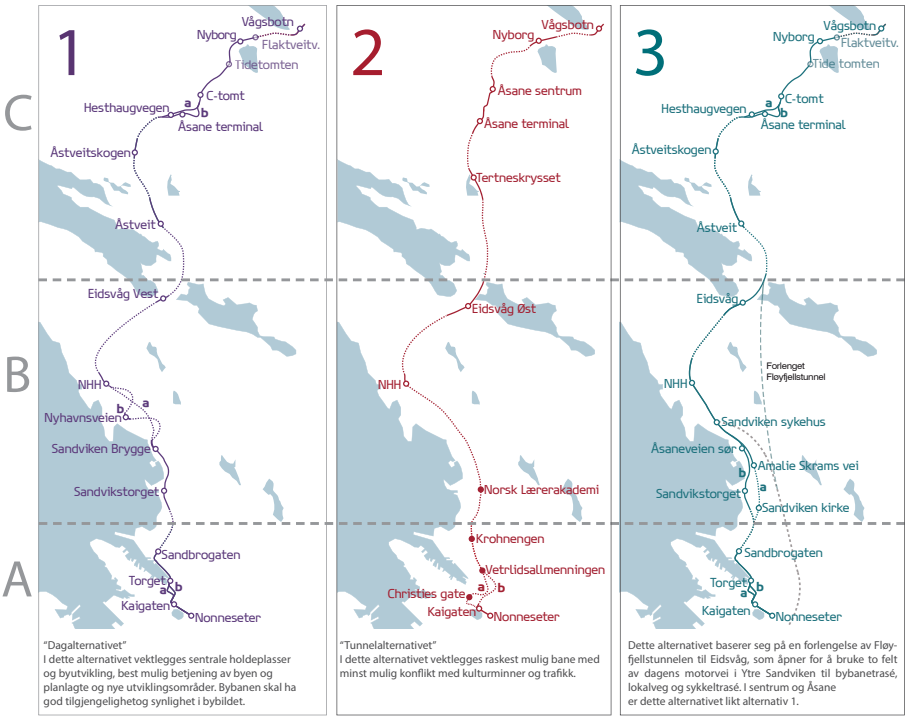
I juli starta grunnarbeida på ny verkstad på Flesland opp, som første delen av 3. byggjetrinnet. Dagens anlegg på Kronstad er fullt utnytta. Kronstad skal likevel behaldast som depot og parkering. I august starta også grunnarbeida for den sju kilometer lange traséen mellom Lagunen og Bergen Lufthavn Flesland. Flesland stasjon skal etter planen byggjast ut samtidig med at AVINOR byggjer nytt terminalbygg.

Trinn 4

Det er gjort ei rekkje politiske vedtak om at det skal greiast ut vidareføring til Vågsbotn i Åsane. Åsanetraséen medfører banetrafikk mellom søndre

og nordre bydelar. Nord for Sentrum skal bana betena viktige målpunkt i Sandviken, NHH og Åsane sentrale delar. Planprogrammet for trasévalet vart vedteke av byrådet sommaren 2012. På grunnlag av dette har Etat for plan og geodata i Bergen kommune utarbeidd ei konsekvensutgreiing som grunnlag for val av trasé.

Etaten har satt opp 3 hovudalternativ for trinn 4:



Alt 1 som legg vekt på flatedekning og byutvikling
Alt 2 som legg vekt på kortast mogleg reisetid mellom målpunkta, og liten konflikt med annan trafikk
Alt 3 består i å forlengja Fløyfjellstunnelen til Eidsvåg og bruka to av dagens motorvegfelt i Ytre Sandviken til bybanetrasé, lokalveg og sykkeltrasé. Alt 3 er eit alternativ kun for strekninga Sandviken - Eidsvåg.

Forventa pris for å byggja trinn 4 ligg i intervallet 6 - 7 mrd. for alle alternativa. Utgreiing nr 2 var på høyring mellom 10.3 og 26.4 i år. Det kom inn 155 høyringsfråsegner.

Både Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune har som mål å byggja bana vidare til Åsane som ein kontinuerleg prosess, utan opphald etter fullført arbeid til Flesland. Dette medfører at trasévalet må avgjerast av bystyret i løpet av 2013.

Bussvei på Nord-Jæren
Rogaland fylkesting vedtok med knappest mulig flertall å bygge bussvei framfor bybane. Bussveien berører kommunene Stavanger, Sandnes og Sola. Det blir også trasé til Forus. Statens vegvesen ivaretar byggherrefunksjonen på vegne av Fylkeskommunen. Bygginga er alt i gang. I fjor åpna det et kollektivfelt i Hillevåg som det første trinnet. Neste byggetrinnet åpner i løpet av høsten på Mariero. For øvrig er byggetrinna i ulike faser av planlegging og bygging. Rådgiver Tore Jensen i fylkeskommunens samferdselsavdeling forteller at det i høst blir oppretta en egen prosjektorganisasjon for bussveien. Hele nettet blir på ca 30 km, og vil bli tatt i bruk ettersom delprosjektene ferdigstilles. Målet er et komplett busveinett i 2020. Da vil det også bli satt i trafikk nytt rullende materiell og systemet skal gis en enhetlig profil.
Bussveien vil få en trasé som tillater ombygging til bybane. Bortsett fra skinner og kjøreledning, får Bussveien alle sporveiens kjennetegn; egen trasé i midten av veibanen, krysser midt gjennom rundkjøringer, signalprioritering og en enhetlig holdeplasstruktur. Bilettsalget skal bort fra fører. Fartsgrensene blir som i dag.

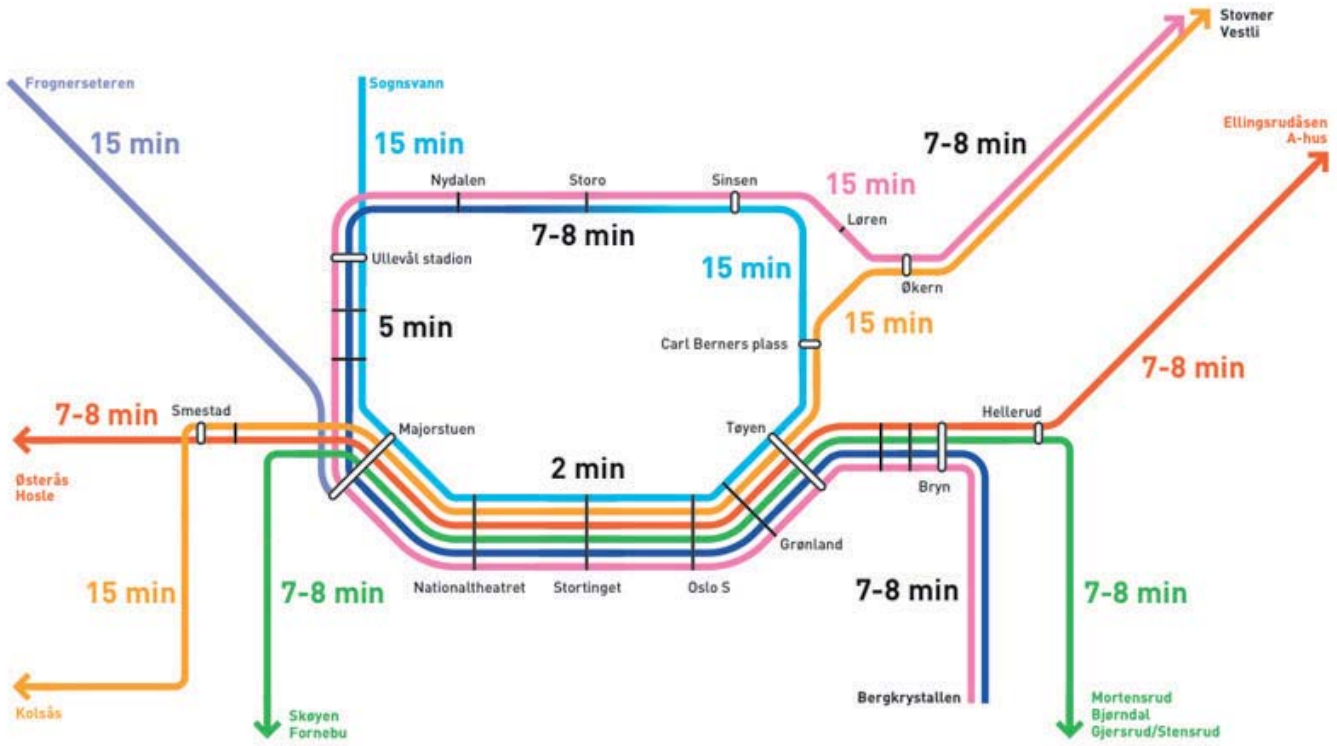
Grenland
Grenlands kommunene (med unntak av Bamble) har vedtatt bypakke Grenland. Bybanen ble under arbeidet med bypakka foreslått tatt ut av fase 1, og lagt inn i fase 2. Fylkeskommunen utreder bybanen i forbindelse med en ny transportplan for Telemark, delplan Grenland. Fylkeskommunen har tidligere bedt om at en trase måtte sikres gjennom Skien sentrum. Dette gjøres forhåpentligvis etter hvert.
Det skjer mye bra på jernbanefronten med ny Eidangerparsell mellom Larvik og Porsgrunn, og forhåpentligvis realisering av Sørvestbanen med sammenknytning av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen som neste trinn.
I Grenland blir kunsten å se jernbane, bybane og byutvikling i sammenheng. Alt ligger til rette for en kjempegod løsning for et effektivt kollektivtilbud i hele regionen.

Torstein Fjeld

Trondheim
På bybanefronten i Trondheim legges det nye skinner i bygatene og det er bestilt en ny utredning.
Leder for Gråkallbanen, Eirik Rambeck-Knoff, forteller at det godt over 30 år gamle bysporet nå blir fornya. Det dreier seg om 400 meter spor. De nye skinnene skal være lagt ferdig til den 20.september. Kommunen og Miljøpakken finansierer sporskiftet.
Leder av byutviklingskomitéen, Jan Boyer Vindheim(Mdg), forteller at kommunen nettopp har bestilt en ny rapport for å få svar på om de bør satse på bybane eller bussvei. - Vi er seks partier i Bystyret; Mdg, Rødt, Sv, Krf, Sp og V som all har bybane på agendaen - men vi har ikke flertall, og venter nå på at AP skal bestemme seg. - Det har vært flere runder med utredninger. Siste utredning foreslo bybane til Dragvoll. Tanken er å lage en tunnel fra Buran til Valentinlyst noe som vil gjøre kollektivtrafikken raskere enn bil. - I lys av suksessen i Bergen håper jeg bybanealternativet nå vil stå sterkere, sier Vindheim. Vindheim forteller at formannskapsmedlem Yngve Brox (H) har uttalt at han gjerne støtter bybane dersom det kan få en egen finansiering.

Oslo og Akershus

Lørenbanen
3. juni ble spaden satt i jorda for Lørenbanen. Den vil danne en direkte for-



Mulig framtidig linjestruktur for T-banen i Oslo; her uten en ny Sentrumstunnel. Kilde: Ruter

bindelse mellom Grorudbanen og T-baneringen. Lørenbanen blir 1,6 km lang og skal åpnes for trafikk våren 2016. Bortsett fra selve koblingen med Grorudbanen skal alt gå i fjelltunnel. Prosjektet innebærer at Lørenområdet, et tidligere industriområde, får T-banestasjon.

Løren stasjon blir liggende 26 m under bakken. I forhold til den opprinnelige planen er tunnelen senka ca. 10 m slik at planlagte bygg over tunneltraséen kan fundamenteres uavhengig av tunnelen. Arkitekt Arne Henriksen har tegna Løren stasjon.

I tillegg til selve Lørenbanen består prosjektet av flere tiltak på Grorudbanen, som utføres mens banen er stengt fram til 22.9. Disse er ombygging og fornyelse av likeretterne, hvorav to av sju utføres i år. Videre rustes stasjonene Romsås, Stovner og Vestli opp. Det bygges også en ny støttemur på Veitvet, og det bygges et nytt overkjøringsspor mellom Vestli og Stovner for bedre tilrettelegging for parkering av vogner på Vestli.

Kostnadsramma for prosjektet er 1535 mill. Prosjektet finansieres som en del av Oslopakke 3. Sporveien er byggherre på vegne av Oslo kommune. Ca 1/2 av byggeledelsen består av Sporveiens egne folk, resten er innleid. Trond Vidar Bjørgan er prosjektleder.

Lørenbanen betyr også nye direkte reisemuligheter og flere avganger, *se linjekartet over.*

Kolsås

Fornyelsen av Kolsåsbanen har pågått siden 2006. I desember skal den gjenåpne fram til Avløs, og i oktober neste år blir det igjen trafikk til Kolsås. Det er ikke vedtatt noen forlengelse til Rykkinn.

Tonsenhagen

Reguleringsplan for forlengelse av trikkelinja i Trondheimsveien fra Sinsen til Tonsenhagen, som en moderne bybane, var på høring fram til 1.9. Et viktig spørsmål er anleggelse av traséen i Trondheimsveien; midtstilt eller på nordsida. Konsulentrapporten anbefaler midtstilt trasé. Nå skal først byrådet, dernest byutviklingskomitéen og til sist Bystyret ta endelig stilling.

Fornebu

Oslo kommune og Akershus fylkesting har valgt konsept for Fornebubanen; T-bane: Majorstua - Skøyen - Lysaker - Fornebu. Ruter jobber nå med reguleringsplan og konsekvensutredning for Fornebubanen. Planen blir sannsynligvis forelagt Bærum kommunestyre i desember i år. Forslag til reguleringsplan i Oslo er ventet å være klar i desember 2014. Fornebubanen er inne i Oslopakke 3, og de borgerlige partiene på Stortinget har lovet at staten skal dekke 50 % av investeringen.

A-hus

Det er etablert ei arbeidsgruppe med deltakere fra en rekke offentlige organer og etater som skal styre det videre planarbeidet. Gruppa har bestemt at det skal utarbeides en konseptvalgutredning som beslutningsgrunnlag. Dette arbeidet startet i høst.

Ny Sentrumstunnel; T-bane og Oslotunnel; jernbane

Kapasiteten på dagens fellestunnel gjennom Oslo sentrum er begrenset til to spor, slik det også er på jernbanen. Det meste av kapasiteten er utnyttet, og med forventa befolknings- og trafikkvekst vil det være behov for en ny Semtrumstunnel. Situasjonen på jernbanen er paralell. Sentrumstunnelen er ikke prioritert i Oslopakke 3, men i siste minutt ble det satt av en «symbolsk» sum på 500 mill. Oslo bystyre forutsetter at Byrådet jobber med planer for Sentrumstunnelen i samarbeid med Staten og Akershus fylkeskommune.

Ny godspendel Malmö - Alnabru

CargoNet melder at de fra 15.9 igjen kan tilby godstransporter mellom Oslo og Malmö. Det nye godstoget skal driftes av Green Cargo og kjøres tre dager i uka begge veier. Toget vil korrespondere med øvrige godspendler fra Alnabru og fra Malmö, herunder til en rekke andre europeiske terminaler.

- Vi er meget glade for igjen å kunne tilby transport på denne strekningen, sier adm. dir. i CargoNet, Are Kjensli. Dette er den viktigste linken inn til Norge. Konkurransen fra vegsiden er hard, men jeg tror dette vil bli et levedyktig tilbud, sier han. Kjensli håper også at satsingen vil sende et signal til politikerne om å bygge ut infrastrukturen her, slik at jernbanens konkurransekraft kan styrkes.

Green Cargos kontainertog, foto: Green Cargo

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

Borgerlige jernbaneløfter

Alle de borgerlige partiene vil bevilge mer penger til jernbanen og den øvrige kollektivtrafikken.

Anleggsarbeider på Drammen st, foto: Roar G. Nilsson

Jernbane
Utgangspunktet er Nasjonal transportplan 2014-2013 som regjeringen Stoltenberg la fram i april. Dette er hva de ville bevilge til Jernbaneinfrastrukturen. Alle beløp i denne oversikten er årlige gjennomsnittstall for tiårsperioden;
Drift, vedlikehold og fornyelse; 7.557 mill. Investeringer; 9.224 mill

Ut fra Frp, Høyre og Krf sine innstillinger til NTP har vi lagd en oversikt. Venstre hadde ingen representant i Transportkomitéen, men har skrevet en alternativ transportplan;
FRP
Drift, vedlikehold og fornyelse; (ikke spesifisert økning eller reduksjon) Investeringer; + 1.500 mill (Vil også skyte inn 38 mrd som startkapitel til Jernbane SF, et statlig utbyggingsselskap. Vil også opprette infrastrukturfond på 500 mrd hvor 1/4 skal gå til jernbane.)
Høyre
Drift, vedlikehold og fornyelse; (ikke spesifisert økning eller reduksjon, men vil opprette et infrastrukturfond på 50 mrd hvor 25 % av avkastningen øremerkes etterslepet på jernbanenettet. Dette skal komme i tillegg til ordinære bevilgninger) Investeringer; (+ 1.500 mill skal deles på jernbane, kollektivtransport og belønningsordningen. Vil investere mer av oljeformuen i infrastruktur. Vil også lånefinansiere)
KRF
Drift, vedlikehold, fornyelse og investeringer; + 600 mill (Krf vil opprette et infrastrukturfond for jernbane- og veginvesteringer på 50 mrd hvis avkastning skal komme i tillegg til ordinære bevilgninger)
Venstre
Drift, vedlikehold, fornyelse og investeringer;+2.256,3 mill

IC
Frp og V vil fullføre hele IC innen 2025, Krf innen 2026 og H indre IC innen 2024.

Bybaner og lokal kollektivtrafikk
(også her i årlige gj.sn. beløp). Frp vil øke belønningsordningen for kollektivtrafikk med 1000 mill, Krf med 500 mill. og Høyre med inntil 327 mill.

Frp vil stille 1000 mill til disp gjennom ei storbypakke for Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger, og i tillegg 500 mill fra ei bypakke. Høyre vil at Staten skal yte et driftstilskudd til lokal kollektivtrafikk på minimum 1000 mill. Venstre vil også innføre miljøpakker på 320 mill.

Høyre vil at staten skal yte 50 % tilskudd til bybaneutbygginger. Det samme vil Venstre, og går inn for en bevilgning på 1.100 mill. Krf vil at staten skal stille 200 mill til disp for bybaneutbygginger.

Frp, Høyre, Venstre og Krf ble onsdag 29. mai enige om å forplikte Staten til å bidra med halvparten av investeringen i Fornebubanen.

Krf vil at staten gjennom dialog med Bergen kommune skal dekke 50 % av kommende utbygginger av Bybanenettet.

Gode tall for 2012

Jernbaneverket (JBV) melder at 91,5 % av persontogene var i rute i fjor. Godstogene oppnådde en punktlighet på 81 %. Punktligheten har økt jevnt de tre siste åra. Forsinkelser som skyldes infrastrukturen gikk ned med 20 % til 8463 timer. Dette er det beste resultatet som er oppnådd siden målingene starta. Jernbanedirektøren viser til omfattende fornyelser, spesielt i Osloområdet, godt samarbeid med togselskapene og god vinterberedskap som årsaker til det gode resultatet.
Godstrafikken innenlands økte med 442 millioner tonnkilometer. Passasjertrafikken kom opp i mer enn 60 millioner. Den innenlandske persontogtrafikken økte med 110 millioner personkilometer. Samtrafikken med utlandet, både gods og person, gikk ned.

På tampen av 2012 ble også første trinnet i den nye grunnrutemodellen for det sentrale Østlandet innført. JBV beskriver den som den mest optimale ruteplanen som er mulig med dagens infrastruktur. Det ble bygd ny infrastruktur i 2012 for 5,07 mrd, noe som er rekord og 91,5 % av bevilgningen ble brukt i leverandørmarkedet. Kun mindre arbeider ble utført av JBVs egne fagfolk.

Aktivitetene i sektoren har gjort at mange har fått øynene opp for jernbanen som en attraktiv arbeidsplass. Både antall lærlinger og søkere til ledige stillinger har gått opp. I 2012 hadde JBV 7663 søkere til 459 ledige stillinger. Antall årsverk i JBV i 2012 var 3829.

Ålgårdbanen i (valg)vinden

Ålgårdbanen i Rogaland begynner å bli godt kjent for de fleste av For Jernbane sine lesere. En fullstendig opprustning av banen ble i fjor kostnadsberegnet til mellom 580 og 750 millioner kroner.

TROND EGIL AA. BØE
(te7500@gmail.com), Ålgårdbanens venner

Det siste halvåret har banen blitt debattert på fylkestinget, foreslått gjenåpnet på Stortinget og blitt gjenstand for mye oppmerksomhet i den nylig avsluttede valgkampen. Det er ikke dårlig for en banestrekning som ikke en gang er med i Nasjonal transportplan!

Vi skal kort oppsummere noen av det siste halvårets mange begivenheter, og hopper tilbake i tid til april og fremleggelsen av ny NTP: Ved siste rullering av NTP er banen ikke nevnt, men det blir klart at det skal lages en KVU for Jærbanen uten Ålgårdbanen. Dette gjør at skuffelsen er stor i Gjesdal hvor politikerne nylig har fått kommunene Time, Klepp og Hå til å inkludere Ålgårdbanen som ett av mange prioriterte prosjekt i en fremtidig bompengepakke. Senere trekker også Hå støtten til Ålgårdbanen.

Lokalavisa Gjesdalbuen følger Ålgårdbanen tett og sier tydelig i fra i en av flere lederartikler: *«Ålgårdbanen er en del av Jærbanen og her må fylkespolitikerne prioritere strekningen. For tiden handler det meste om å utvide dobbeltsporet sørover til Egersund. Ut fra et regionalt syn er det greit til en viss grad, men det er feil prioritering å utvide kapasiteten på denne strekningen lenger sørover enn til Nærbø. Før eller senere må Ålgårdbanen øverst på prioriteringslista.»*

Ny sentrumsplan for Ålgård er også et stort tema i Gjesdal denne våren. Arealkrevende industri- og idrettsanlegg skal ut av sentrum og erstattes med boliger, butikker og øvrig næring. Når den endelige planen blir gjennomført vil Ålgård ha en av de tetteste sentrumskonsentrasjonene rundt en jernbanestasjon i Rogaland. Dette åpner for en debatt om banen bør tilbakeføres til sitt opprinnelige endepunkt.

Så begynner større ting å skje på fylkesplan: I juni kan mediene melde at Rogaland Venstre tar opp Ålgårdbanen i en interpellasjon på fylkestinget: – *«Det er litt merkelig at Ålgårdbanen og dobbeltspor på Jærbanen ikke blir sett under ett i planlegging. Begge prosjektene vil kunne tilføre hverandre verdi. Et godt første steg på veien kan være å tenke på Ålgård- og Jærbanen som et felles prosjekt framover»*, skriver leder i Rogaland Venstre, Kjartan A. Lunde, og ber fylkesordføreren om å ta initiativ til å utrede Ålgårdbanen som et kollektivløft for Ålgård, Bybåndet sør og Sandnes.

Fylkesordføreren viser hovedsakelig til Jernbaneverket i svaret: *« -En gjenåpning er ikke er prioritert av Jernbaneverket og i konseptvalgutredningen for fremtidig transportsystem på Jæren (KVU) prioriterte Jernbaneverket en videre utbygging av Jærbanen fremfor en gjenåpning av Ålgårdbanen. Den samme strategien ligger også til grunn i siste NTP.»*

Det stopper ikke Venstre. Partiet finner penger til gjenåpning i sin alternative NTP og fremmer historisk forslag om gjenåpning av Ålgårdbanen på Stortinget før sommerferien. Ikke helt uventet blir dette nedstemt, men forslaget gjør likevel nytten for Venstre - nå får de et aldri så lite overtak på de andre partiene i valgkampen.

Og valgkamp blir det, eller *«dresinvalgkamp»* som lokalavisa Gjesdalbuen beskriver det i en lederartikkel: Først ut er profilert MDG-talskvinne Hanna E. Marcussen som legger en dresintur på banen inn som en del av partiets utslippsfrie valgturne. Kort tid etterpå besøker Rogaland Arbeiderpartis andrekandidat Torstein T. Solberg banen, *«-et spennende prosjekt»* uttaler han og lover å følge saken tett i neste stortingsperiode.

Senere kommer også profilerte representanter fra Rogaland Unge Høyre og Rogaland SV. Sistnevntes førstekandidat Hallgeir Langeland gjester banen flere ganger og benytter anledningen til høytidelig å overrekke Ålgårdbanens venner blomster som takk for innsatsen så langt. *«De som forstår saken ser at Ålgårdbanen er et columbi-egg»* uttaler han i et avisintervju.

Langs traséen til Ålgårdbanen ligger Kongeparken som er en av landets største fornøyelsesparker. Parkens ledelse har lenge ønsket en gjenåpning av banen og dårlige bussopplevelser hos flere gjester fører til nye medieoppslag og ytterligere søkelys rettet på Ålgårdbanen.

Siste utspill før valgdagen kommer i Stavanger Aftenblad og er mer kjedelig. Det har lenge vært en bitter strid om bybane eller bussvei på Nord-Jæren med Senterpartiet som en tydelig bussveiforkjemper. Lokale politikere fra dette partiet har også tidligere argumentert for en bussvei på Ålgårdbanen. Nå har de fått førstekandidat for Rogaland Senterparti og statssekretær i samferdselsdepartementet Geir Pollestad med på å fronte ideen.

Utspillet blir raskt møtt med innvendinger fra SV, Venstre og samferdselsavdelingen i fylkeskommunen. Pollestad kan i intervju med Gjesdalbuen berette at han prioriterer fullstendig utbygging av dobbeltspor Sandnes-Egersund før gjenåpning av Ålgårdbanen for tog. Avisa påpeker at Ålgårdbanen har et langt høyere trafikkgrunnlag enn store deler av dobbeltsporstrekningen, men dette blir parert av Pollestad med at hensynet til godstrafikken er hovedårsaken til at man velger å prioritere Jærbanen.

Med det siste halvåret og valgkampen oppsummert konkluderer vi med at Ålgårdbanen har engasjert, og det er ingen tvil om at enda flere har fått øynene opp for banen nå enn før valgkampen startet. Trafikkproblemer, press på matjord og høye boligpriser gjør at de gode argumentene for å raskt gjenåpne banen blir stadig mer synliggjort. Målt i antall potensielle nye togreiser pr. krone investert står gjenåpning av Ålgårdbanen frem som et av landets aller beste jernbaneprosjekter. Derfor bør ikke en gjenåpning skyves for langt ut i tid.

Mulig togtilbud

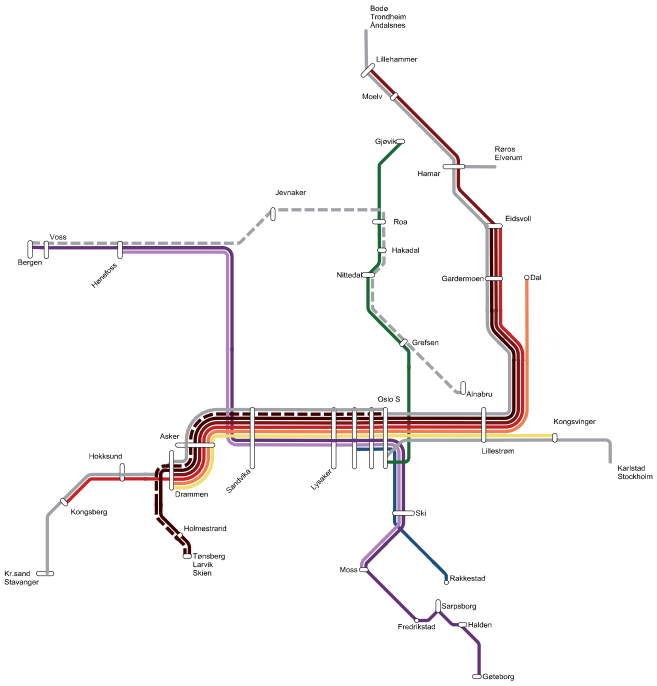
Vi har lagd et forslag til hvordan et togtilbud basert på Ringeriksbanen og på Nittedalsbanen kan bli, for å sammenlikne.

Ringeriksbanen:
Forutsetninger; Ringeriksbanen Sandvika - Hønefoss, slik Stortinget har vedtatt at skal utredes med D-spor for minst 250; her kjøres regiontoget Bergen-Halden og lokaltoget Hønefoss-Moss. For øvrig ingen endringer.

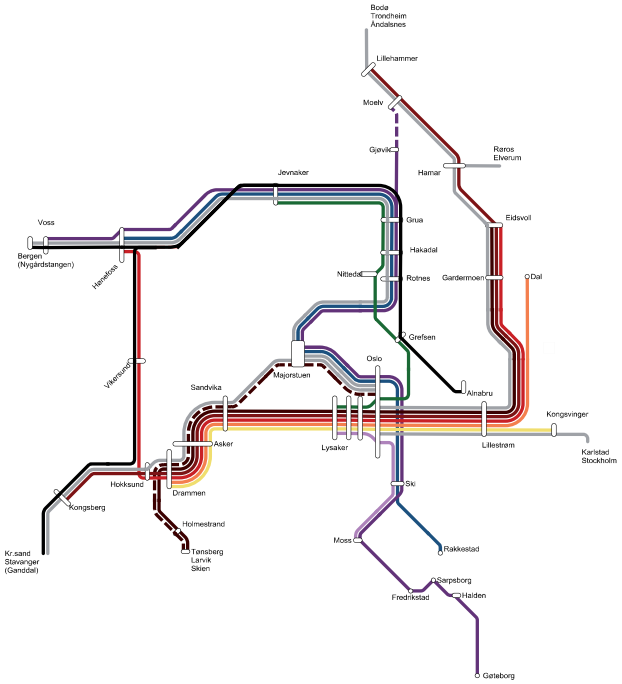
Nittedalsbanen:
Forutsetningene er våre forslag om en Nittedalsbane greinet av fra en ny Oslotunnel ved Majorstua, og investeringer i økt kapasitet/stasjoner på Randsfjordbanen og Sørlandsbanen.
Region og godstogene kjøres Nittedalsbanen. Når det gjelder lokaltogene kan flere varianter tenkes;
Regiontog Oslo-Bergen via Jevnaker
Godstog Alnabru - Bergen/Kristiansand/Stavanger via Jevnaker
L22 Rakkestad-Jevnaker-Hønefoss

på Randsfjord- og Sørlandsbanene. Ringeriksbanen kan også greines av fra et annet sted enn Sandvika, f.eks Majorstua.

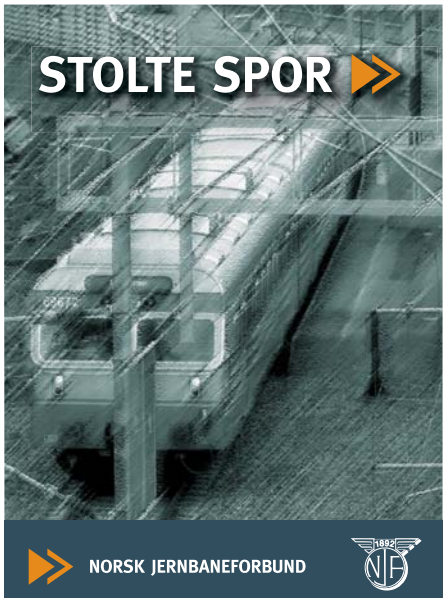
Vi ser at uten kopling til en ny Oslotunnel vil både Ringeriksbanen og Nittedalsbanen ha begrenset gevinst. Ringeriksbanen vil begrenses av den bratte Brynsbakken(godset) og kapasiteten gjennom Oslo S og Oslotunnelen. Nittedalsbanen vil ikke kunne pendles mot Østfoldbanen.



Linjekart Ringeriksbanen.



Linjekart Nittedalsbanen.



R20/R30; Halden
- Gjøvik(Moelv)/Voss (kopling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen vil være mye mer interessant gitt Nittedalsbanen. Noen avganger kan også pendles mot Hallingdal og Voss som en slags «Vøgne»)
L3 Jevnaker-Hakadal-Kjelsås-Oslo S-Lysaker
L12 Eidsvoll-Drammen-Hønefoss
R10(1) Lillehammer-Drammen-Kongsberg (R10 skal uansett deles i to pendler i 2014, hvorav den nordlige skal vende i Drammen og den sørlige på Gardermoen)

Vår oppsummering
Det er klart at også Ringeriksbanen vil la seg kombinere med investeringer

Både Nittedalsbanen og Ringeriksbanen vil være store utbygginger. Vi antar at prisen vil komme til å ligge i omtrent samme leie.

Nettverk kontra Vestkorridoren
De viktigste forskjellene slik vi kan se er at Nittedalsbanen løfter både Bergensbanen, Gjøvikbanen og godset og bygger sterkere nettverkseffekter (aktualiserer kopling mot Dovrebanen), mens Ringeriksbanen forsterker Oslos vestkorridor.

Truverdig lyntogutgreiing?

For Jernbane har stilt nasjonale transportpolitikarar spørsmål om kva tillit dei har til Jernbaneverket (Jbv) og høgfartsutgreiinga (HU) som Jbv gjennomførte i 2010-12.

VIDAR SÆTRE

Bakgrunnen er den sterke kritikken som har kome frå mange hald; frå Norsk Bane AS, Den sørnorske høgfartsringen, ordførarar, næringsforeningar, økonomar og frå organisasjonar som arbeider for miljøvenleg transport.

Kritikarane hevdar at HU har fuska på mange måtar; ikkje minst at den har brukt ein metodikk i klimaberekningane som gjev 4-5 gongar so sterk klimabelastning som metodikken brukt i IC-utgreiinga, og at den i marknadanalysane har utelate godstrafikk, redusert flytilbod, undervegstrafikk og brukt kunstig låg billettpris. Vidare at organiseringa av HU var dårleg, at Jbv har tolka resultat i konsulentrapportar feil, vanskeleg å få oversyn over premissane i HU, samt at Deutsche Bahn i eiga utgreiing har resonnert seg fram til driftsinntekter 4 gongar so høge som Jbv-utgreiinga kom fram til.

For Jernbane sende brev til samferdsledepartementet i mars 2012 med fleire kommentarar (både positive og negative) og spørsmål, sjå jernbane.no under «vi mener» og deretter «høgfart».

Naturvernforbundet, Framtiden i våre hender, Natur og Ungdom og WWF-Norge, sende kort tid etter at HU vart lagt fram i 2012, eit brev til samferdsleministeren med krav om ytterlegare utgreiingar, m.a. om utrekningane av klimagassutslepp, førutsetnader om måtar å byggja tunnelar på, og ikkje minst effektane av nye baner for godstrafikken. Desse bad samtidig om at HU burde vurderast opp mot alternative planar frå m.a. Norsk Bane og Høyhastighetsringen - gjerne ved at svensk fagkompetanse og det nedsette ekspertpanelet i HU vert trekkt inn i arbeidet.

Me spurde desse spørsmåla:
1. Kva er din kommentar til denne kritikken? Kor stor tillit har du til resultata i Jbv-utgreiinga?
2. Trengst det ei uavhengig gransking av Jbv-utgreiinga (slik Jostein Soland på vegne av mange næringsforeningar ønskjer)?
3. Ønskjer du nye utgreiingar på eitt eller anna vis? (Venstre har i Stortinget føreslege ny høgfartsutgreiing uavhengig av Jbv)

Kun Raudt kommenterte konkrete innvendingar som vart nemnt i spørsmåla. Men alle, borsett frå Frp, som var imot HU, gav ein generell kommentar om tilliten til HU, også vurdert ut frå at Jbv som står under departmentet, fekk oppdraget. Frp viste at dei ikkje har følgd skikkeleg med i timen då dei argumenterte med ein totalkostnad på 1000 mrd.

Alle partia skreiv i tillegg noko om partiet sin jernbanepolitikk, og dette har me plassert under svara på siste spørsmålet. Me har òg eitt svar frå Naturvernforbundet blant partisvara.

Ap, Gorm Kjernli, transportkomitéen:
1. Vi var opptatt av å få en grundig høyhastighetsutredning på plass, og det føler vi at vi har fått. Jeg mener den allerede har vært med på å flytte noen milepæler i jernbanepolitikken når vi nå sier at Intercity skal bygges ut for hastigheter på 250 km/t, for senere å kunne inngå i et høyhstighetskonsept. Mye av kritikken mot HU er tilbakevist og/eller gitt svar på fra Jbv. Samtidig har vi andre interessante utredninger som gir et litt annet bilde enn HU, med andre svar. Disse er med på å utfylle bildet. Jbv sin utredning er i sin helhet offentlig, og kan studeres i detalj. HU og andre utredninger har gitt oss et grunnlag for å tenke nytt om jernbanen.
2. Jeg ser ikke grunn til å sette i gang en granskning av den. Hvem som helst kan jo, og har jo, ment noe om den. Det er bra med faktabasert debatt om jernbanen sin fremtid i Norge.
3. Vi ønsker ikke en ny utredning nå, men vi må se på om vi ikke skal bygge videre på det materialet vi har; mer grundig, inngående og utfyllende. Noe av kunnskapen fra HU vil bli brukt i IC-utbygginga. Et høyhastighetskonsept mellom byene vil kunne være aktuelt etter at utbyggingen vi nå har satt igang, er ferdig. Det viktigste er at det vi gjør de nærmeste årene, kan inngå i et slikt konsept.

Frp, Bård Hoksrud, tranportkomitéen:
1. HU viste at samfunnsøkonomien var negativ for samtlige strekninger som ble undersøkt, og at ingen av de potensielle lyntogstrekningene er lønnsomme med mindre staten tar hele investeringskostnaden. Prislappen på nærmere 1000 mrd er for høy til at lyntog har noe for seg. TØI har regnet ut at prisen for en lyntogbillett fra Oslo til Trondheim vil koste 6000 kr. 2 og 3. For oss er det mye viktigere å komme igang med å ruste opp og bygge ut dagens jernbane. Da holder det fint med å bygge for over 200 km/t, 250 km/t der det er mulig. Jeg ser derfor ikke noe behov for en ny HU. Det viktigste er full IC-utbygging innen 2025. Det vil ikke bli snakk om å bygge skinnegang for høyhastighetstog før dette er implementert. Frp stiller seg derimot positive til evt forslag om privatfinansiert utbygging av høyhastighetsbane. Oslo - Gøteborg er sannsynligvis den eneste strekningen som kan vise seg hensiktsmessig, men dette forutsetter at Sverige allerede har investert på sin side av grensen.

Høgre, Trond Helleland, transportkomitéen:
1. Høgre føreslo i utgangspunktet at HU burde vore utført uavhengig av Jbv, og opplevde at valget om å legge denne under Jbv var politisk motivert for å også ha kontroll på prosessen. Me var kritiske til denne løysinga, da resultata i alle fall hadde vore meir udiskutable enn om utgreiinga hadde vore uavhengig. Kanskje hadde også konklusjonane vore noko annleis. Når

TGV Paris-Marseilles, 750 km på tre timar; storesyster Juliette hjelper lillesyster Lucille med fargeleggинga, foto TEE

det gjeld konklusjonane i rapporten, så settas det føre at IC-triangelet på Østlandet byggast først, og dimensjoneras for ein fart på 250 km/t. Det er heilt samanfallande med Høgre sin politikk.
2 og 3. No er det viktigaste at fleire jernbanestrekningar vert bygd ut med god nok standard, raskt. Me foreslo nye utgreiingar for 4 år sidan, men tida er ikkje rett no for å gå tilbake til teiknebordet. No vil vi heller bruka alle krefter på å bygge dei linjene me kan for høgfart. Høgre har eit langsiktig mål om eit høgfartsnett på 250 km/t mellom dei store byane i Sør-Noreg (inkl. Trondheim).

KrF, Knut Arild Hareide, transportkomitéen og partileiar:
1-2. Vi er vel kjent med kritikken av HU, og med arbeidet gjort av Deutsche Bahn. Vi har med stor interesse merket oss konklusjonene som viser at store deler av landet kan få nytte av et jernbanenett dimensjonert for høy hastighet.
3. Vi proriterer full IC-utbygging dimensjonert for 250 km/t så raskt som mulig og senest innen 2026, 4 år raskere enn regjeringen. KrF mener det er viktig å ha en avklart sluttdato. Det er avgjørende for rask gjennomføring at vi organiserer dette som et eget prosjekt med avklart finansiering, noe også Jbv har påpekt. Derfor vil vi ha en ny sak for Stortinget om dette. Samtidig vil vi prioritere Ringeriksbanen og oppgradering av Bergensbanen. Moderne jernbane kan bli den største distrikts- og regionalpolitiske satsingen i nyere tid. Det må nå arbeides målrettet for å realisere dette.
Kystpartiet, Bengt S. Johansen, partileiar:
1. Utifra de opplysninger og kritikk som er kommet i etterkant av utredningen, så er det ingen grunn til å ha stor tillit til resultatene i HU. 2 og 3. Mye tyder på at det trengs en uavhengig granskning av HU, men per dags dato ønsker ikke Kp en ny utredning. Høyhastighetsbane er ikke vår fremste prioritet. Det er mange utfordringer med stamveinettet, Stadt skipstunnel, fergeforbindelser og andre ting som kommer først.

Raudt, Bjørnar Moxnes, partileiar:
1. Jbv har vært for pessimistiske i sine vurderinger, f.eks ved å ikke regne med reduserte utslipp fra flytrafikk, og ikke regne med underveistrafikk. Pdas. kan Norsk Bane ha vært litt for optimistiske på enkelte områder. Det debatten viser, er at resultatene er fullstendig avhengig av forutsetningene man legger til grunn. Rødt er kritisk til at Jbv har valgt å fokusere på de mest negative funnene sine, og i mindre grad fremhevet det store potensialet til f.eks. Haukelibanen, eller at lønnsom drift er sannsynlig og mulig. De skal også ha kritikk for at de ikke gikk ut og presiserte at byggingen ville koste 600 mrd, ikke 1000 mrd som verserte i debatten.
2. Rødt mener en debatt om hvem som tar mest feil, er mest arrogante eller har en skjult agende, er lite fruktbart. Vi vil framheve følgende: a) i utredninger velger man sine forutsetninger, og det samme gjør man når man fatter politiske vedtak. Det er mulig å bestemme gjennom politiske vedtak å redusere antall flyavganger, å velge høyhastighetsbane framfor mindre klimavennlige alternativer som 4-feltsveier som går parallelt med toglinjene, og å fatte vedtak som sikrer at mer av godstrafikken går på bane, og mindre på vei. Hvis en slik transportpolitikk hadde vært forutsetningen for HU, ville utredningen gitt andre svar. b) Vi utreder oss ihjel istedet for at vi faktisk handler når det gjelder prosjekter som kan ha positiv klimaeffekt. Derfor mener vi det er viktigere å komme igang enn å utrede hva som var feil i den forrige utredningen. c) Skal det gjøres enn granskning, ønsker vi primært at dette skal gjøres av det offentlige, som i denne sammenhengen vil være Riksrevisjonen.
3. Rødt mener også at samferdelsutbygginger er et offentlig ansvar. Disse bør dermed planlegges, utføres og driftes av det offentlige. Derfor ønsker vi ikke å igangsette en ny utredning uavhengig av Jbv. Derimot vil vi ta til orde for at Jbv når de planlegger de endelige traséene, også må samarbeide med Norsk Bane/Deutsche Bahn International og se med friske øyne på hvordan man på best mulig måte kan kombinere resultatene fra Jbv og NB/DBI sine utredninger.

Sp, Janne Sjelmo Nordås, transportkomitéen:
1. Argumentene som presenteres i kritikken av utredningen, er så langt vi kan se, spørsmål som har vært til vurdering i forbindelse med utredningen. Sp har tillit til gjennomføringen av HU i regi av Jbv. 2. Det er nå ingen grunn til å betvile at aspektene som var viktige for utredningen, ble behandlet og vurdert på en god måte. 3. I NTP 2014-23 har vi lagt vekt på å bygge ut kapasitet på toget for lokal- og regionaltrafikken, for å unngå overfylte veier inn og ut av storbyene. Toget gjør Norge mindre, hverdagen lettere for et stort antall reisende, og bidrar til

at folk i større grad kan velge å bo og arbeide der de ønsker. Dernest må vi vurdere fortløpende hvilke utredninger som videre bør igangsettes.

SV, Hallgeir Langeland, transportkomitéen:
1. Det er ingen hemmelighet at Jbv lenge har vært negative til lyntog i Norge og motarbeidet SV og vårt arbeid for lyntoget. Derfor var det viktig for SV at den utredninga som ble gjort, ble ledet av personer utenfor Jbv, slik vi fikk på plass. Samtidig skal Jbv være tyngste fagmiljøet på jernbane i Norge, derfor der det ikke unaturlig at de er med på en slik utredning. Jeg oppfatter også at Jbv nå er mer positiv enn før til lyntog, og slik sett har utredninga hatt en pedagogisk effekt.
2. Ja, gjerne det, ikke minst på klimaeffekt og pris, her mener jeg utredningen er helt på jordet. Men det viktigste er at vi fortsetter å bygge ut nye spor med lyntogstandard, slik vil nå gjør i Vestfold. 3. Landet trenger lyntog, klimaet trenger lyntog. Vi bygger toglinjer med lyntogstandard på Vestfoldbanen, og har fått gjennomslag for at nye toglinjer skal bygges for 250 km/t. SV vil ha nye og uavhengige utredninger som trekker kunnskapen fra bl.a. Norsk Bane/Deutsche Bahn inn i arbeidet. Selv har jeg vært for lyntog siden 1995, ikke minst pga kunnskapen frå Jørg Westermann og Norsk Bane.

Venstre, valkampsjef i Hordaland Astrid Hårstad:
1 - 3. Venstre ser at det har kommet mye kritikk mot HU. Kritikken har mye for seg, og vi vil ha en ny utredning som er uavhengig av Jbv. Denne utredningen må danne grunnlaget for et fremtidig høyhastighetsnett i Norge. Jernbane er Venstre sin viktigste samferdselsprioritering. Vi har to hovedmål: På kort sikt må vi ruste opp og bygge ut det eksisterende jernbanenettet rundt og mellom de store byene. På lang sikt vil vi legge til rette for et høyhastighetsnett.

Naturvernforbundet, fagleder energi klima og samfersel, Holger Schlaupitz:
1 - 3. Det er beklagelig at tilleggsutredningene og arbeidet med å vurdere HU opp mot alternative utredninger ikke er gjennomført. Vi mener det er viktig at dette arbeidet gjennomføres i perioden fram mot neste NTP, der transportetatene sannsynligvis skal legge fram et forslag tidlig i 2016. Arbeidet må munne ut i en strategi for jernbanen mellom landsdelene i Norge, og til/fra utlandet, noe Norge mangler i dag. Fram mot neste NTP må det også gjennomføres korridorvise konseptvalgutredninger for jernbanen mellom landsdelene, som ser gods- og persontrafikken i en sammenheng, og som peker på en offensiv strategi for trinnvis utbygging av jernbanen på både kort og lang sikt.

Da den spanske høyfartsbobla sprakk

Pau Noy (pnoy@fundaciomobilitatsostenible.org) industriingeniør - artikkelen stod på trykk i El Periódico de Catalunya, Barcelona, 27. juli, og er oversatt med hans tillatelse.

Togkatastrofen i Santiago de Compostela har ført til at den spanske høyfartsbobla har sprukket. Den har med all tydelighet vist motsetningene ved det spanske høyfartsmirakelet, jeg understreker det spanske.
Pau Noy (pnoy@fundaciomobilitatsostenible.org) industriingeniør - artikkelen stod på trykk i El Periódico de Catalunya, Barcelona, 27. juli, og er oversatt med hans tillatelse.
Ingen andre europeiske land enn Spania har knyttet sitt nasjonale varemerke opp mot høyfartstog. Hverken Frankrike, Italia, Tyskland, Belgia eller Storbrittannia har gjort dette med sine TGV, Frecciarossa, ICE, Thalys eller Eurostar.
Suksessivt har regjeringene Aznar, så Zapatero og nå Rajoy, fortsatt å knytte AVE(spanske høyfartstogene/linjene) til Spania som varemerke. AVE har vært et flaggskip for spansk nasjonalisme med politiske mål om å bremse krav fra periferien, som alltid har vært betraktet som uregjerlig sett fra makta i Madrid.

Husker du mantraet om "alle spanske provinshovedsteder innen fire timer fra Madrid"? Den spanske nasjonalismen har styrket sin samstemmighet ridende på ryggen av AVE, og har gjort høyfartstog til et teritorielt krav i stedet for en lønnsom ifrastruktur. Derfor framstår det som åpenbart at å blande AVE med Spania som varemerke har vært et feilgrep med tragiske følger. Verden vil ikke lett glemme de 78 drepte, i ei ulykke som synes å være kjennetegnet av et skikkelig samrøre.

Sikkerhetssystemer
Hvordan er det mulig at det famøse sikkerhetssystemet ERTMS (felleseuropeisk system tilpasset høyfart) ikke tar hånd om lyntoget? Når toget kommer inn mot Santiago avløses ERTMS av ASFA (vanlig spansk automatisk togkontroll). Slik er det også inn mot Madrid og inntil nylig også Barcelona, med konvensjonelle fartsgrenser.
ASFA er designet for å hindre sammenstøt mellom tog på samme spor, men ikke for å bremse ned lyntog i høy fart. For dette formålet er ERTMS eller ATP nødvendig.

Det som skjedde i Santiago er svært alvorlig. Det forulykkede AVE-toget skulle ikke ha kjørt inn på ASFA regulerte skinner i større fart enn 100 km/t. Når AVE-togene kjører inn mot Madrid fra Barcelona, sørger ERTMS systemet for at farta er tilpasset ASFA, altså 100 km/t.
Svært alvorlig er også avgjørelsen om å fjerne over 100 regionaltog, begrunnet med feilaktige tall som viste svakt trafikkgrunnlag. Samtidig bygges 100-vis av km med høyfartslinjer med trafikk så svak som f.eks. på Pobla de Segur-linja(Catalonia).

Meningsløst
Det er virkelig menlingsløst at RENFE(spanske jernbaner) og SNCF(franske jernbaner) ikke har blitt enige om mer enn fem daglige avganger mellom Barcelona og Frankrike på den nye grensekryssende høyfartslinja, en bane som har kostet store summer.

Et annet svært alvorlig forhold er neglisjeringen av korridoren Barcelona- Valencia; den mest produktive som RENFE har. Farta på togene her er den samme som for 20 år sida. Årsaken er selvsagt at denne korridoren ikke går via Madrid.

Og hva skal man si til det faktum at passasjertallene for korridoren Madrid-Barcelona-Frankrike med forbindelse til Baskerland bare er 1/3 av prognosene?
Den dramatiske ulykka i Santiago må bli et tidsskille for utviklingen av spansk jernbane. Jernbanen må se lenger enn sin egen nese, og skue mer hen til hvordan ting gjøres ellers i Europa.

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

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

Annonser:

Totalleverandør av betongelementer for jernbane

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

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

A COMPANY OF CONSOLIS

Spenncon

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

Niels Torp as arkitekter mnal interiørarkitekter mnil TEF

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

Elmia Nordic Rail **Besøk oss på stand B04:50**

Gode kontakter er viktig !

Kvalitetsverktøy og elektromateriell for skinner og KL

TLP SPÅRTEKNIK

Fossnes senter • N-3160 STOKKE
Tlf: 33 36 17 65 • Fax: 33 36 17 66
cembre@cembre.no

www.cembre.no
Cembre