Tidsskrift utgitt av For Jernbane
32. årgang - Nr. 3 - 2014

FOR JERNBANE

Bli medlem! www.jernbane.no

Fullfinansiering nødvendig s. 2

- Solslyng s. 9
- Ringerikserten s. 12

ISSN 0802-8915

FORJERNBANE
NR. 3-2014

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 transport-sektoren.

KONTIGENT: 2014 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: Oslo digitaltrykk AS
OPPLAG: 850
FRIST FOR BIDRAG TIL NESTE UTGAVE: 28. NOVEMBER

FORSIDEFOTO:
Drømtorp ved Ski, foto: Pål Jensen

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

INNHOLD

Idedugnad for dobbeltspor	3
Karlovac	4
Avregulering av togtrafikken	6
Bybanen i Bergen	7
Selge Flytoget	8
Solslyng	9
Spøkelsestoget	10
Framtida for Gjøvikbanen	11
Ringerikserten	12
Provinsielt om kjøretider	13

FULLFINANSIERING

LEDER, KJELL ERIK ONSRUD

Krever fullfinansiering av Inter City-triangelet

For over 20 år sida ble Inter City-strategien lagt. NSB/Jernbaneverket mente det fremtidige transportbehovet i Inter City-korridorene krevde dobbeltspor i nye traséer. Siden har det ikke manglet på gode politiske hensikter, men utbygginga har gått smått. Fortsatt mangler 230 kilometer dobbeltspor i IC-triangelet Oslo til Halden, Lillehammer og Skien. Det betyr at togene kjører på enkeltsporete traséer planlagt og bygd ut på 1870-80 tallet.

Derimot har motorvegbyggingen og utvidelsen av lufthavnene tatt av etter 1990, mens NSBs planer om høgfartsbaner ble skøvet vekk. Miljømessig er det synd, fordi veg- og lufttrafikken krever store arealer og mye energi som nesten bare er fossil, og det skaper mer støy og lokal luftforurensing.

En viktig forskjell er at vei- og lufttrafikken har fått utvidet sin finansiering med bl.a. bompenger, lån og tax-free salg. Jernbanen har fortsatt bare de årlige bevilgningene på statsbudsjettet. Sjøl om bevilgningene til jernbanen har hatt en solid økning over flere år, så ligger jernbanens infrastruktur så langt etter at det er behov for et større løft enn rammene i et statsbudsjett normalt tillater. Et slikt løft er de manglende 230 kilometerne dobbeltspor.

Den finansielle situasjonen kan illustreres med et bilde; skal du bygge hus så kan du ikke komme til byggmesteren og si at du betaler etterhvert av lønna di. Litt forenklet sagt er det likevel slik vi bygger jernbane i Norge. Vil du ha huset ferdig må du ha fullfinansiering. For en privatperson betyr det normalt et lån. En stat har flere muligheter, men kravet om fullfinansiering gjelder også her.

Med fullfinansiering slipper vi også den klattvise utbyggingen. Det kan tas større, helhetlige grep i planleggingen. Det vil trolig både gi oss bedre løsninger med tanke på det framtidige togtilbudet, bedre terreng- og miljøtilpassede traséer og en lavere sluttkostnad.

Ved behandlingen av Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 var det bred politisk enighet om Inter City; IC skal være ferdig utbygd innen 2030. Svakheten er at NTP ikke innebærer noen forpliktende finansiering. Dessuten revideres den hvert 4. år, slik at det er muligheter for å skyve prosjekter ut i tid.

I 2012 la Jernbaneverket fram en konseptvalgutredning for IC hvor de bl.a. svarte på hvor raskt dobbeltspor kan realiseres. Jernbaneverkets svar var ca. 10 - 13 år, men at det forutsatte at finansieringen var avklart, m.a.o. ikke gjenstand for årlige budsettoverveielser.

Sammen med ni andre organisasjoner har For Jernbane fremmet krav over for Regjeringen og Stortinget om at de spikrer enigheten og sørger for fullfinansiering, slik at dobbeltspor i IC-triangelet Oslo-Halden/Lillehammer/Skien kan stå ferdig med god margin til 2030.

IDÉDUGNAD FOR DOBBELTSPOR

Politikarar, rådmenn, planleggjarar, næringslivsfolk og andre interessentar var tysdag 19.8 samla i høghuset på Bryne for å gje innspel til korleis det raskast mogeleg kan byggjast vidare på dobbeltsporet på Jærbanen. Sjølv med minimal planleggingstid er det ikkje realistisk med byggestart på dobbeltsporet frå Sandnes til Nærbø før i 2020-2022, sa regiondirektør Lars Chr. Stendal i Jernbaneverket. Og då gitt at løyvingane kjem på bordet.

– Sjølve byggetida er rekna til tre år, sa Stendal. Vel å merka dersom trafikantane vil finna seg i å køyra buss for tog i byggeperioden. Elles vil det ta lengre tid. Dermed endar me opp med opning av dobbeltsporet i 2023, i beste fall. For etappen vidare sørover til Egersund kan ein plussa på fire-fem år til.

Erstattar 25.000 bilar

Jernbaneverket reknar med at trafikkpotensialet med dobbeltsporet ferdig utbygt er på 10 millionar passasjerar i året, tre gonger så mange som i dag. Det tyder at 25.000 bilar dagleg blir fjerna frå vegane, påpeikar Stendal.

Møtet på Bryne synte at det tilsynelatande er små interessekonfliktar knytt til prosjektet. Men Fylkesmannen var ikkje representert, og langs traséen finst det både friområde, rikt fugleliv, dyrka jord og kulturminne. Jernbaneverket vil dirfor snarast ha eit møte med Fylkesmannen for å avklara moglege problem.

NSB type 72 på enkeltspor på Ganddal st. sør for Sandnes. Arbeidstoget står på Ålgårdbanen. Det nyttar banen som hensettingsspor i samband med utskifting av KL-anlegg på Ganddal, foto Trond Egil Aa Bøe

Stasjonsmønsteret mellom Sandnes og Nærbø blir truleg som i dag, sjølv om Klepp-ordførar Ane Mari Braut Nese (H) slo eit slag for å la banen gå innom Kleppekrossen. Enkelte meinte også at det ville vera gunstig med stopp på Sørbø.

Lenger sør ligg det an til ein ny stasjon i søre Hå som fangar opp både Brusand og Stokkalandsmarka. Fleire tok opp at det må bli gode matebussordningar, mellom anna til Lye, Håland og Kviamarka, og at det må leggjast til rette for trygg parkering av bilar, syklar og elsyklar på stasjonane.

Ingen andre prosjekt

– Nå er det dette me må konsentrera oss om, alt anna er urealistisk, sa Stendal. Han lovar likevel å sjå nærmare på Forus-området, der Jærbanen har lite av trafikken. I første omgang handlar det om eit betre matebusstilbod, men Stendal utelukkar ikkje at ein seinare må sjå på om Gausel stasjon er optimalt plassert.

kjelde: Tom Hetland, kommentator i Stavanger Aftenblad

For deg som ikke har betalt kontingenten 2014 har vi stifta inn en giro i midten av bladet

FORESLÅR NY NORD-SØR AKSE

Til utredningen av fremtidig kollektivstruktur gjennom Oslo, KVU-Oslonavet, har For Jernbane foreslått å etablere en nord - sør akse gjennom Oslo ved å kople Østfoldbanen/Follobanen mot en ny Gjøvikbane som også blir koplet sammen med Dovrebanen. I Oslo foreslår vi at aksen får ei grein til Hovedbanen for å løse opp i tvungen pendling av tog mot vest. Fra Grua foreslår vi en avgreining mot Jevnaker/Hønefoss slik at aksen også tjener som innkorting av Bergensbanen. Hele innspillet kan leses på www.jernbane.no/vi mener/Nittedalsbanen/

KARLOVAC
- a meeting point, a town of light and water

JANDREA ŠTALCAR FURA , MIRJANA DOŠEN, JANET DOOLAEGE
PHOTOS: KAFOTKA DINKO NESKUSIL, LADISLAV FURA - KA URBANI, MIRJANA DOŠEN

(jeg traff Mirjana på toget i Kroatia i 2012, og spurte om hun ville skrive litt om hjembyen sin, red.)

Our "Star" under the stars
The city knows the date of its foundation. The decision to build the fortification, a six-pointed Renaissance "Star" ("Zvijezda") surrounded by moats designed by Martin Gambon, with a central square and a rectangular network of streets, was brought by the Military Frontier Command at the Bruck on the Mura Assembly held in 1578.

The construction started under the 13th century Dubovac Castle on 13th July 1579. The man in charge was Archduke Carl II of the House of Habsburg, one of the suitors(friere) to England's Queen Elizabeth I. It was such an undertaking that Europe soon took notice. In 1606 a booklet was published in London: STRANGE fearful and true newes, which happened at Carlstadt in the kingdome of CROATIA. It has also been pointed out Shakespeare himself was informed about it so there are echos of those hard times in the sights and sounds of the gread Bard's King Lear.
It was nine times that the Ottoman troops advanced as far as Karlovac, more than once as far as Vienna, but the city-fort was never conquered.
In the course of the aggression and Homeland War (1991 – 1995) our town was yet again a bulwark of defense, and yet again it was deeply wounded. Turanj is a place just outside Karlovac, where the Homeland War Museum Collection is situated in open countryside.

One famous newcomer to Karlovac was - Nikola Tesla, a scientist and innovator who changed the concept of the world we live in. He came from Lika, a region i Croatia. The Karlovac Gimnazija gave him an education and started him on his lifelong path of study and innovation. The town influenced his strong character in his most impressionable years. In 1908, generating electricity from our own hydro-electric power plant on the Kupa at Ozalj, Karlovac was the second in Croatia to get its electric lights.

The Royal Grammar School
It was in 1765 / 66, during the reign of Empress and Queen Maria Theresa, that grammar school education started in Karlovac. In 1820 the Gimnazija was handed over to the city's civilian authorities. In 1878 the school moved to its present'day location, a graceful building at Rakiovac. The old Kadettenschule is now one of the University of Applied Sciences buildings. For a considerable number of years vocational(yrkes) schools have also been playing an important role.

The Golden Age
The 19th century brought about a lot of changes, it was a kind of a rennaisance for our town. During French rule (Napoleon's Illyrian Provinces 1809 - 1813) Karlovac became the administrative centre of Civilian as well as Military Croatia and a significant commercial centre.

Boats were used to bring goods along the Danube – Sava - Kupa waterway, a shipping artery(hovedåre), to Karlovac. Here they were reloaded and transported by road to the Adriatic ports. When the railway line connecting Zagreb, Karlovac and Rijeka was completed (1873), most passengers and goods were transported by rail, since it was not only more practical but also faster and cheaper. The red-brick train station at Banija is second only to the impressive one in Zagreb. It has a twin in Leopoldov, Slovakia. The new station, Karlovac Centar, close to the bus station in the new centre and meant only for passenger traffic, was opened as recently as 2013. The tilting train Zagreb – Split (Knin, Zadar, Šibenik) as well as freight trains stop only at the old Banija station. Karlovac's recently opened Carriage of Rail History houses a small but highly interesting mobile collection related to the development of rail traffic equipment.

The Paradeplatz, today Ban Jela i Square, was originally the most important gathering point not only for the military but for the citizens as well. A graceful statue of Virgin Mary, reminds us of the days of the plague. In 1777, after Karlovac had been given the privileges of a Free Royal City, peasant women selling their produce, "piljarice", also became symbols of the square. Nowadays the square is chiefly a quiet relic of the town's stormy and glorious past, the "Star", except for some occasional activities, looks a bit deserted, the central fountain reminds us that this is the very heart of our town.

The square is surrounded by the Most Holy Trinity church and the Franciscan monastery, the Religious Art Museum (Catholic), the Parochial church of St. Nikola (Orthodox), the Pupils' Hall of Residence, an administrative building and two Austro-Hungarian era barracks. The Holy Trinity bell-tower, standing 44 metres tall, used to be the town's last refuge if ever the enemy entered the fortified town. The oldest preserved building, dating as far back as ca 1630, is the Curia, the residence of General Vuk Frankopan, on Strossmayer Square. Today it houses Karlovac's Municipal Museum with its collections numbering around 18,000 highly interesting exhibits.The oldest independent music school in Croatia, established in 1804, is also located inside the "Star". The Town Gallery is in the new centre, close to the new buildings of the library and the archives.
The Illyrian Movement was another turning point. It gave impetus (momentum) to the creation of a bourgeois(

borgerlig) civilian society at the same time contributing to the struggle for Croatia's independence within the Habsburg empire. Karlovac's Illyrian Reading Society (1838), the second in this country, grew into our regional public library. At that time Karlovac was the first to establish an amateur choir, "Zora" = "Dawn", in 1858. In 1892, "Zorin dom" was built to honour "Zora". Today it is the town's multi-purpose theatre. Close-by there is the Edison cinema, the first purpose-built (1920) cinema in Croatia, the premises (lokalene) have been converted to other uses.

Fortunately, encouraged by tradition as well as by their teachers, Karlovac's young people decided to make our town a destination of film-making and screening. Their projects include creative ideas such as the River Cinema on the Korana, the Four Rivers Film Festival, the Youth Film Festival and the Karlovac Film program.

Natural Heritage as Cultural Pleasure - Our Rhapsody in Green

The picturesque and quiet banks of our rivers, the Korana, Kupa, Mrežnica and Dobra have been a confluence of life for at least 5,000 years, so there are archaeological finds in the suburban villages of Kamensko and Kaštel dating back to Antiquity.

The Korana, a turquois beauty coming from the Plitvice Lakes, almost touches the southern rim of the historic "Star" and some of our most attractive parks and arboreta. The beginnings of tourism in Karlovac are associated with the river's medicinal waters. It was here that the first hotel in the area was built in 1908 and it was even patronized(besøkt/støtta) by royalty. This popular summer destination attracted people from Zagreb as well. Every summer weekend they would arrive on its banks, their hampers (flettede kurver)full, by the train that went all the way to Foginvo beach. Now they, and many other visitors, come for Karlovac's International Folk Dance Festival in the first half of July as well as for the well-known Beer Festival, usually held at the very end of August.

The plane trees(Platantrær) along Marmont Road were planted as far back as 1809. The moats are now lavish (overdådig) green oases. Between 1886 and 1907 the Society for the Embellishment (utsmykning) of the Town planted lines of trees along the rims. This "Green Ring" helps preserve the appearance of the six-pointed "Star". Needless to say, there are plenty of opportunities for sports and other in-and-outdoors activities in the area.

Our town as a regional capital and a meeting place

The past and the present offer plans for the future: there are hopes that the former Quilt(dyne, vattering) Factory can be turned into the Museum of Industrial Heritage to commemorate our traditional handicrafts, manufacturing and other industries such as leather, textiles, food-processing, gingerbread (kunstferdige fargerike tørre kaker), iron and steel works ("Kordun", with its cutlery(kniver, bestikk) and kitchen utensils(redskaper) , has been successful even in times of recession), turbines, printing works, wood and timber plants; pottery, ceramics, crochetting (hekling). It is an area where rivers meet offering relaxation and fun, where the agriculture of its surroundings together with cattle-breeding and vineyards, agro- and eco-tourism and gastronomy often based on home-grown produce, meet the industry of its suburbs.

Come and see for yourselves! The "Star" and its surroundings are waiting for you with their traditional open-hearted hospitality, their hotels, camping sites and private accommodation, good food and fresh air.

References and more photos; www.jernbane.no-du mener-karlovac

Zorin Dom, built for the choir, today multi-purpose theatre.

AVREGULERING AV TOGTRAFIKKEN

For Jernbane stiller seg tvilende til en mer omfattende avregulering av togtrafikken i Norge. Vi er skeptiske til et anbudsregime som åpner for at et større antal togoperatører får konkurrere om kapasiteten på det norske banenettet. Erfaringene fra England og Sverige burde få politikerne til å tenke seg godt om.

GUNNAR A KAJANDER
gkajander@bredband.net

En avregulering av persontrafikken kan muligens gi fordeler på visse nærtrafikk- og regionstrekninger runt de større byene. Godstrafikken er i dag fordelt på flere operatører. Systemtog som kjører for faste kunder bør ikke være noe problem. Derimot bør den regulære langdistanse kombitrafikken begrenses til et fåtall operatører, hvor fremst NSB-konsernet sikres langtidsavtale gjennom CargoNet.

Sverige har problemer
I Sverige har avreguleringen av persontrafikken resultert i synkende tillit. Forsinkelser, uoversiktlige prissystem, oppsplitting i strekninger med ulike operatører, uryddige konkurranseforhold, bolagisering og nedbygging av støttetjenester. Rasjonaliserings- og effektivitetstiltak har presset mange tjenester til beinet. Virksomheten utad bygges ned, mens det indre byråkratiet vokser. Konsekvensen blir dårligere tilgjengelighet/service og misfornøyde kunder. I tillegg kommer trafikale problem på grunn av etterslep på infrastrukturen. For godstrafikken har sviktende regularitet tvunget kunder over på vei.

Avregulering øker risikoen for at et fåtall operatører får ta hand om de mest lønnsomme strekningene. I Sverige er presset størst på stambanene Stockholm – Malmø og Stockholm – Gøteborg. Trafikverket har allerede meldt om kapasitetsproblemer på de attraktive strekningene.

Konkurranseforhold
I Sverige har man fått erfare konsekvensene av underprisede anbud. Hva man legger i «uryddige konkurranseforhold» kan være et definisjonsspørsmål, men oppsplittingen i datter- og regionselskap er konstruksjoner tilrettelagt for EUs jernbanedirektiv. En sorts «governance»-effekt om man vil! Det gamle SJ-monopolet løstes opp og ble erstatet av et todelt marked; en konkurranse om sporet og en konkurranse på sporet.

Ett eksempel er at SJ AB vant nattogtrafikken på Øvre Norrland og Narvik fra 2008. Denne avtalen ble forlenga i 2013 for fem nye år til 2018. I 2010 startet det kommune- og fylkeseide trafikkselskapet Norrtåg AB dagtogtrafikk på det nordlige stamnettet Sundsvall – Luleå – Kiruna. Anbudet gikk til togselskapet Botniatåg AB som eies av engelske Arriva og SJ AB. Staten har dermed gitt SJ AB et statlig regulert monopol for passasjertrafikken på det nordlige banenettet. Regionens behov av et rimelig og forutsigbart togtilbud er i en viss grad ivaretatt, men for langdistansereisende er kvaliteten jevnt over for dårlig for å kunne ta andeler fra flyet.

Situationen i Finland
Går vi til Finland har de et jernbanenett ikke ulikt det norske. Den lengste direkte linjetrafikken går fra Helsingfors til Kemijärvi, en strekning på 90 mil, sammenlignet med 126 mil Oslo – Bodø. I Finland har VR Gruppen enerett på nærmest all persontrafikk til 2024. Det omfatter hele det statlige banenettet. Unntaket er hovedstadområdet hvor HRT (Helsingfors Region Trafik) har inngått en s. k. kjøpetrafikkavtale med VR-Gruppen som gjelder fram till 2017. Togoperatører som oppfyller kravene kan i prinsipp søke konsesjon og starte trafikk på de linjer som er åpne for konkurranseutsetting. I realiteten nærtrafikken i hovedstadsregionen.

VR Gruppen er som NSB divisjonert i person og gods, og driver dessuten banevedlikehold gjennom VR Track. I virksomheten inngår også buss- og lastebilstrafik, restaurantkjede og teletjenester. VR Gruppen har konsesjon på nærmest all godstrafikk (VR Cargo), mens deler av den lokale godstrafikken forsørges av en mindre operatør, Ratarahti Oy.

Type SM4, Helsingfors, Gunnar A. Kajander

Finland har vært reaktiv i avreglerингen av togtrafikken og fulgt den tidsplan EUs lovgivning forutsetter. Arriva og Veolia er operatører som vil inn på det finske togmarkedet. Problemet er imidlertid begrenset tilgang på togmatriell som passer for den finske sporvidden på 1524 mm.

Når gjeldende langtidsavtale går ut 2024 vil ikke Finland ha noe større problem med en avregulering slik EUs lovgivning krever; modellen fra hovedstadstrafikken kan brukes på Intercity-trafikken. Et uavklart problem er hvordan man skal klare å organisere en effektiv kollektivtrafikk på landsbygden i de nordlige og østlige delene av landet.

Trafikkrådgiver Risto Saari i det finske Trafikministeriet påpeker at erfaringene fra Sverige og England er viktige å ha med seg i prosessen. Avreguleringen må styres opp slik at jernbanen fungerer som et optimalt logistisk system til beste for samfunnet. I Finland finnes ingen planer om avregulering av jernbanens vedlikeholdsproduksjon.

Norge bør gå forsiktig fram
En avregulering av den norske jernbanen får ikke resultere i samme utvikling som hittil i Sverige. Mange svensker vil nå heller at man setter tak for avreguleringen og skaper en sammenhengende organisasjon som ansvarer for hele kjeden; togtrafikken, vedlikeholdet, terminaldrift og øvrige tjenester. Skal jernbanen utvikles og optimaliseres for framtiden må den være forutsigbar. Norske politikere bør derfor tenke seg godt om.

BYBANE/LOKALTOG I BERGENSOMRÅDET

Bybaneutbygginga i Bergen er i krise. Trasédiskusjonen om dei 3 første byggjetrinna gjekk relativt lett, men om det 4. byggjetrinnet: Byparken-Åsane, låste debatten seg.

VIDAR SÆTRE
vi-sae@online.no

Bystyret fatta endeleg eit trasévedtak i juni i år, eitt år etter opphaveleg plan, men vedtaket er omstridt. Kompromissvedtaket med tunnelinnslag ved Kjøttbasaren har fått endå sterkare kritikk enn framlegget om å leggja bana over Bryggen.

Og det er usikkert om tunnelinnslag ved Kjøttbasaren let seg realisera, for det kan bli for dyrt og tidkrevande å gripa inn i kulturlaga under. Den løysinga og ei strekning i Åsane var ikkje ferdig utgreidde før vedtaket i juni; difor må dei greiast ut no. Den nye byutviklingsbyråden Henning Warloe (H) vonar å få lagt fram ei sak med desse tilleggsutgreiingane sopass tidleg at dagens bystyre kan gjera vedtak på sitt siste møte i oktober neste år. Men det er faktisk etter lokalvalet, og heile bybaneprosjektet, inkludert Kjøttbasarløysinga, vert utan tvil ei valkampsak.

Bybanekrisa kan samanfattast med følgjande stikkord: tid, pengar og konsept. Tidskrisa har oppstått fordi trasévedtaket kom 1 år på etterskot, og dei usikre elementa i vedtaket bidrar til endå meir forseinking. Pdas vonar byutviklingsbyråden å vinna tid ved å samordna planarbeid med fylkeskommunen. 3. byggjetrinn til Bergen lufthavn skal etter planen stå ferdig sommaren 2016, men ligg litt etter planen. Om 2 år bør altso planane for ei ny strekning vera klare, for å unngå at Bybanen utbygging vert arbeidsledig.
Pengekrisa skuldast særleg kostnadsrapporten frå Terramar i april; den viste auke på 45-60 % samanlikna med Norconsult sin rapport i januar, frå 5,4-7,0 mrd til 7,8-11,1 mrd. Kostnadsauken skuldast særleg dyrare tunnelkulvertar og auka styringskostnader. Tunnelalternativa, inkludert dagløysinga for bane i Ytre Sandviken med biltrafikk i ein forlengja Fløyfjellstunnel, vart dermed relativt dyrare. Den sterke prisauken førte til krav om at Bergen måtte velja ei relativt billeg løysing, men fekk i retur at Bergen bør få minst like høg statleg andel som Fornebubana, der kostnadsoverslaget har auka frå 5 til 10 mrd. Til no har bybana i Bergen vorte finansiert med 74 % bompengar, høgare andel enn i dei andre større norske byane.
Pengekrisa er rett nok uviss. For meir biltrafikk og lågare lånerenter enn antatt, har gjeve meir pengar i bompengekassa; heile 2 mrd. Men uvisst korvidt Staten vil auka eller redusera sin andel som følgje av dette. Uansett er det dyrt å byggja og driva infrastruktur, og ønskjelista av nye prosjekt er lang.

Konseptkrisa er meir grunnleggjande enn tids- og pengekrisa. Traséstriden i Sentrum har illustrert usemja om kva mål med bana som er viktigast; byutvikling eller transport. At bana bør handla om å effektivisera kollektivtransporten, bør vera openberrt, men sidan bana også kan brukast til å få store investeringar langs linja, vil trasédiskusjonane også verta påverka av dette. Desto viktigare må det då vera at fagetatar og politikarar evnar å tenkja rett. Dei fremste premissane i heiskapleg planleggjing bør vera topografi, dekningspotensiale og høveleg samordning med andre kollektive reisemiddel, og ikkje kva bestemte stasjonar og traséar kan utløysa av kortsiktige investeringar.

Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har utpeika bybana til å vera «ryggrada» i transportsystemet for Bergensområdet, for å tena dei store reisestraumane. Samtidig er målet å byggja bana til alle bydelane og til nabokommunar. Ambisjonane med bana er med andre ord store; å dekka både kortare og lengre reiser langs dei største transportårene.
Men når dei lengre reisene meir effektivt kan gjerast på motorvegane, stiller bana svakt i konkurransen om dei lengre reisene. Mange har då òg teke til orde for å satsa på ekspressbuss for dei lengre reisene. Men i so fall bryt ein målsetjinga om at det er bana som skal vera ryggrada i kollektivsystemet. Og det er upraktisk å byggja knutepunkta med sine korrespondansar, kring ei relativt saktegåande stamlinje.
Her bidrar traséar gjennom område som krev ekstra saktegåande trafikk (gågatene i Nesttun og Åsane sentrum, Bryggen og Sandviken brygge) til å forsterka bana sin veikskap når målet er å fungera som ryggrad. Uansett er det unødvendig å leggja bana der den må gå ekstra sakte. Men fleire aktørar meiner motsett; at bana over særleg Bryggen vil gagna merkevara Bybanen, ved t.d. at den vinn fleire prisar enn ei bane som er god på å effektivisera kollektivtilbodet. Desse aktørane er drevne på reklame, og Bryggen er eit glimrande ikon.

Men Bergensområdet er meir enn Bryggen, for å seia det mildt. Forutan eit forholdsvis vidt tettbygd område nær Sentrum (Lønborg og Sandviken i nord, Årstadvollen og Landås i søraust, Slettebakken, Minde og Kronstad i sør, Solheimsviken, Gyldenpris og Laksevåg i vest, og ikkje minst område som Møhlenpris, Nøstet og Nordnes) har Bergen større tettbygde område i Ytre og Indre Arna, Midtbygda i Åsane, Fyllingsdalen/Bønes, Loddefjord/Olsvik, Nesttun, Lagunen og Sandsli-Kokstad. I tillegg tettbygde område i nabokommunar kring Osøyro, Straume, Kleppestø, Frekhaug og Knarvik.

Målet må vera å auka kollektivandelen og redusera bilkøyringa i heile dette området. Ideelt bør ingen ha daglege lange reiser til barnehage, skule eller arbeid, men enn so lenge er det ei betydeleg pendling i Bergensområdet. Dessutan inviterer all ny infrastruktur til å reisa meir, og mange infrastrukturprosjekt, og særleg baneprosjekt, vert grunngjevne med at den nye transportåra kan auka pendlingsomlandet.

I dette perspektivet er ei saktegåande byutviklingsbane ein fordel. Men når Bergensområdet er sopass vidt, og når det vert planlagd effektive motorvegar minst like mykje som nye effektive kollektivårer, treng byutviklingsbana supplerast av lokaltogruter som kan konkurrera på tid med bilkøyring på

motorvegane. Det bør helst vera eit lettbanesystem, og Vossebana kan inkluderast i dette. Dette er nødvendig for å unngå at biltrafikken sitt bidrag til støy, luftforureining og arealbruk skal verta for stort. I tillegg kan båtruter ta mykje av trafikken vekk frå vegane, og slik dempa presset på å byggja ny infrastruktur på land. Med både tids-, penge- og konseptkrise er det ikkje enkelt vita korleis ein skal prioritera i baneutbygginga i Bergensområdet. Sjølv føreslår eg å hastaregulera ein banetrasé til Nøstet. Grunngjevinga er firdelt: a) kan slik med relativt låge kostnader og utan ein konfliktfylt debatt, unngå å gjera Bybanen utbygging arbeidsledig, b) reetablera Nøstet som kollektivt knutepunkt, særleg for snøggbåten til Kleppestø, som brukar 4 minutt mindre til Nøstet enn til Strandkaiterminalen, c) vera ein del av eit større trafikksaneringsprosjekt i Bergen sentrum, for både Bryggen, Torget og Nøstet, og d) vera 1. byggjetrinn for traséar både til Nordnes og bru over Vågen til Bontelabo, og til Dokken-Møhlenpris/Gyldenpris-Danmarksplass/ Bergen vest -Sotra.

Med banebruer over Vågen og Puddefjorden kan det opprettast ein indre bybanering Nordnes-Koengen-Nedre Fløybanestasjon-Nygårdstangen-Haukeland sjukehus-Kronstad-Danmarksplass-Damsgårdssundet vest-Møhlenpris-Dokken-Nøstet-Nordnes, inkludert snarvegane Nøstet-Kaigaten-Nedre Fløybanestasjon/Bystasjonen-Danmarksplass. Og bybaneruter frå bydelane gå i desse sentrumsringane for å dekka eit større område enn om rutene kun siktar inn mot Torget/Byparken, slik det er planlagd til no. Elles må det påpeikast at auka bompengar ser ut til å ha bidratt meir til å redusera biltrafikken i sentrumsnære område, enn bybana. Og at biltrafikken har minka mest der alle følgjande tre faktorar har vore til stades: bomstasjon, mangel på effektiv motorveg i nærleiken, og ei høgfrekvent stamlinje.

SELGE FLYTOGET

Regjeringen ønsker å selge statlige selskaper, bl.a. Flytoget. Argumentet er at staten eier for mange virksomheter.

Motargumenter er at staten gir fra seg kontrollen med viktig infrastruktur, at Flytoget som statsselskap er en publikumsfavoritt, at folk flest trolig ikke er for salget, at Flytoget og Gardermobanen er finansiert med skattebetalernes penger, at det ikke er usannsynlig at en kjøper blir en utenlandsk stats togselskap - og er det noe bedre enn at den norske staten eier? Det spørres også om et salg kan bety lavere avkastning for fellesskapet. Flytoget gikk første gang med overskudd i 2004. Flytogets resultat i 2013 før skatt og utbytte var på 230 mill. Det er ikke værst når egenkapitalen var på 968 mill. Om en salgssum blir plassert i Statens pensjonsfond utland så har avkastningen der i snitt ligget på ca 3,6 % årlig.

Et forslag som ikke har vært fremmet i debatten er å la NSB kjøpe tilbake Flytoget. Flytoget var til å begynne med et datterselskap av NSB. Regjeringen ønsker å konkurranseutsette flere persontogstrekninger. Sammen vil NSB og Flytoget trolig stå sterkere i konkurransen med store utenlandske selskapene enn hver for seg og eventuelt også konkurrerende mot hverandre.

Et annet spørsmål er hva Flytoget AS vil være verdt dersom regjeringen også konkurranseutsetter eneretten til å drive flytogtrafikken på Gardermoen? For å få en pekepinn på hva publikum i værste fall kan forvente av en eventuell ny eier har vi her prøvd å gi en oversikt over hvilke rammer Flytoget har for drifta.

Hans Kristensen, direktør for Sikkerhet og Teknisk i Flytoget, svarer at i forhold til frekvensen (avgang hvert 10. min.) så framgår det av Trafikkavtalen med Samferdselsdepartementet. Denne avtalen varer fram til 2028. Nye eiere vil dermed ikke kunne foreta noen rutekutt uten at det er politisk avklart.

Billettprisene derimot er det selskapet selv som fastsetter ut fra en markedsmessig betraktning. Det betyr at nye eiere vil kunne ta andre priser og gi andre rabatter enn dagens.

Når det gjelder ombordpersonale så rekrutteres de ut i fra virksomhetens kompetansekrav, men det er en forutsetning at kravene til helse i helsekravforskriften er oppfylt. Minimumsbemanning for persontog (ift. materiellets beskaffenhet/antall vogner) er regulert i togframføringsforskriften.

Når det gjelder vedlikeholdet av togmateriellet, så er krav om vedlikehold nedfelt i forskrifter. Flytoget fastsetter

Torild Skogsholm leide Flytoget i 2005.

nivået selv innenfor kravet i regelverket, men må dokumentere vedlikeholdsstyringen og de systemene som brukes i denne forbindelsen. Dette er gjenstand for revisjon fra Statens jernbanetilsyn (SJT). Forbedringspotensial eller forslag til forbedringer er ikke gjenstand for vurdering fra SJT. Det faller også utenfor SJTs ansvarsområde å se til at togmateriellet er driftssikkert, dvs. ikke forårsaker forsinkelser og stopp på jernbanenettet. Utskifting av togmateriell gjøres ut i fra en totalvurdering av togselskapet. Nye eller vesentlig endrede kjøretøy må ha tillatelse fra SJT til å bli tatt i bruk. SJT vurderer sikkerhet og anvendelighet i EU/EØS-området (interoperabilitet).

Dermed ser det ut til å være et rom for å holde en lavere standard på togsettene enn dagens ledelse av Flytoget har valgt å holde, så lenge det ikke berører forskriftene.

SOLSLYNG

Det har vært nedsatt hastighet på grunn av fare for solslyng på en lang rekke banestrekninger denne sommeren.

Metall trekker seg sammen når det er kaldt og utvider seg når det er varmt. I og med at stålskinnene er låst fast til svillene og i utgangspunktet ikke skal kunne bevege seg synlig, oppstår derfor store strekk- og trykkrefter inne i skinnene. Det kalles solslyng hvis trykkreftene blir så store at sporet ikke klarer "å holde igjen", men knekker ut og begynner å bukte seg.

- Et korrekt bygd og vedlikeholdt spor skal i utgangspunktet ikke være sårbart for solslyng. Sporet skal tåle den store temperaturforskjellen mellom sommer og vinter i Norge, men det er mye som kan påvirke, sier sjefingeniør Frode Teigen i Jernbaneverkets teknologiavdeling, som framholder at det spesielt er to faktorer som er kritiske; nøytralisering av skinnene og et stabilt spor.

Nøytralisering av skinnene
Hver gang skinnene kappes ved bygging eller vedlikehold av spor, må det sikres at skinnene har riktig nøytraltemperatur, det vil si balansepunktet mellom trykk- og strekkrefter i stålet. Dette gjøres i henhold til bestemte prosedyrer som bl.a. innebærer at temperaturen i skinnene må ligge innenfor et visst spenn. Derfor kan ikke nøytralisering av spor gjøres hvis det er over + 24 eller under -3 grader.

Det er også viktig å ha kontroll med at nøytraltemperaturen holder seg korrekt over tid. I krappe kurver kan store strekkrefter om vinteren, sporjustering og belastningen fra togtrafikken gjøre at sporet gradvis forflyttes sideveis. Dette påvirker nøytraltemperaturen. Derfor er strekninger med mange krappe kurver mer utsatt for solslyng og krever større vedlikeholdsinnsats.

Stabilt spor
Den andre viktige faktoren er at sporet må ha god stabilitet. Spesielt er sidestabiliteten viktig. Dette fordrer at pukk, sviller og befestigelsen som fester skinnene til svillene, holder til-

Østfoldbanen ved Råde, foto: JBV 2006

strekkelig kvalitet. Hvis pukken som holder sporet på plass blir forurenset av f.eks. finstoffer, kan dette være en utløsende faktor for solslyng.

Varmere land
I land der normaltemperaturen er høyere enn i Norge, blir skinnene nøytralisert for en høyere temperatur. Det betyr at sporet tåler mer varme før fare for solslyng oppstår, men dette kan vi ikke gjøre her i landet fordi det samme sporet også må tåle streng kulde om vinteren.
I strenge kuldeperioder kan motsatsen til solslyng opptre, dvs. at skinnene trekker seg så mye sammen at det oppstår skinnebrudd. Andre årsaker kan også bidra til dette, bl.a. at skinnestålet blir sprøere ved lave temperaturer.

NSB river seg i håret
I juli ble mange tog på Dovrebanen, Rørosbanen og Nordlandsbanen innstilt på grunn av solslyng, forteller persontogsjef Tom Ingulstad. - Mer enn 70 persontog ble helt innstilt, og de togene som kunne passere ble sterkt forsinket. Antall forsinkelsestimer på grunn av feil på bane ble seks ganger større enn normalt i perioden. Forsinkelsene og innstillingene gikk spesielt ut over ferie- og fritidsreisende i en periode med høytrafikk. - Mange kunder fikk dessverre en ubehagelig opplevelse, beklager Ingulstad. Det tar tid å sette opp busser når stekninger blir stengt, og mange mister videre forbindelser på reisen. - Jeg kan ikke huske at det har vært like ille noen gang i min tid på jernbanen, og det nærmer seg 30 år, uttaler persontogsjefen.
- Solslyng kommer ofte uten forvarsel. På Rørosbanen kjørte et tog inn i et parti med solslyng, og flere fikk lettere skader etter å ha blitt slengt «veggimellom» når toget passerte. Heldigvis sporet toget ikke av, forteller Tom Ingulstad.
- Slik kan vi ikke ha det! sier persontogsjefen.- Solslyng kommer når det blir varmt, og den bakenforliggende årsaken er spor i dårlig forfatning, forklarer han. NSB og Jernbaneverket er helt enige om at mer ballastrens og vedlikehold forøvrig må til for at kundene skal oppleve et togtilbud som er til å stole på. - Vi må dessverre konstatere at dette ikke er høyt nok prioritert, og i så måte understreker sommerens erfaring at det bør foretas noen omprioriteringer til fordel for vedlikehold og fornyelse på eksisterende spor i årene som kommer. - Vi kan ikke bygge oss ut av problemet med nye dobbeltsporanlegg, de sporene vi har må også tas langt bedre vare på, understreker Ingulstad.

TOG I DET BLÅ – MEN SVART ASFALT NÅ?

”Dette er en plan over noe som aldri er ment å bygges” omtrent slik uttrykte en vestlandspolitiker seg om planene som forelå om Ringeriksbanen for 10-15 år siden.

JENS HANSEN (tut.an.kamon@hotmail.com)

Det var da også en underlig motsetningsfylt plan; tidssløsende valg av trase gjennom Vestkorridoren over Sandvika og derfra en enda dårligere trase enn den gamle veien over Solihøgda for så å pløye seg gjennom landets mest tradisjonsrike bondebygd til Hønefoss. Samtidig skulle man ha det besynderlig travelt i maratontunnelen med fart opptil 300 km/t i noen flyktige minutter før man skulle skrangle videre i 80-100 km/t over Sokna og opp Hallingdalen som før. I krokene ble det hvisket om at dette skyldtes utelukkende at det skulle se ut som om Nittedalsalternativet var langsommere.

I disse dager presenteres vi for n’te gang for spøkelsesprosjektet. Nå har man børstet støvet av en enda eldre versjon der linjen skal sno seg inn og ut av kortere tunneler med dagsoner over bl.a. Sundvolden, Skaret og Bjørum Sag for så å snirkle seg inn på Askerbanen ved Slependen der ingen forberedelser til en avgrening ble gjort da denne ble bygd for få år siden. Om man nå skal rasere noe av Norges mest historiske landbruksområde med Hårfagreættens kongsgårder eller det naturskjønne Åsa-området (trase ennå ikke valgt) skal det i alle fall skje med en fellestrase med en E-16 motorvei, noe som vil kreve en korridor med bredde av 80-100 meter. Hvis imidlertid bare traseen er vedtatt er alt gjort klart for motorveiutbyggingen – og her er utbyggingsviljen en ganske annen hos politikerne – asfalten vil snart kreve sin rett til brorparten av fellestraseen.

Når JBV-dokumentet forespeiler en tidsplan der efter årelange utredninger, høringer og planer bygging av banen (kanskje) kan påbegynnes i 2024(!) forstår en at dette er en måte å si ”aldri” på i byråkratsproget. Vi husker at da det gjaldt å få politikerne hurtigst mulig til Norges nye hovedflyplass tok det bare 6 til 7 år fra vedtak til virkeliggjørelse av Gardermobanen. Så det er ingenting i veien for å jobbe effektivt bare viljen er der.

Imidlertid må man ikke se bort fra nytteverdien av spøkelsesprosjekter. En ”vedtatt” plan er nemlig et ufeilbarlig redskap til å blokkere alle andre alternativer – her tenkes i første rekke på Nittedalslinjen.
Ringerike har sitt navn efter en mytisk kong Ring som skal ha hersket her en gang lenge før historisk tid. Her skal ikke spekuleres over den reelle eksistens av denne fordums småkongen, bare understrekes at behovet for innkortning av Bergensbanen og en hurtig forbindelse til Hønefoss er høyst reelt, men det betyr langt ifra at at man ikke med styrke skal påpeke alle feilene ved planene som stadig kopieres med små endringer. Bygging av Nittedalslinjen vil gi en løsning som er minst like tidsbesparende som Sandvika-.Sundvolden, men også gi et løft for den stemoderlig behandlete Gjøvikbanen og fremfor alt betydelig bedre forhold for fremføring av godstog i Østlandsområdet.

Det blir påpekt fra JBV at Sandvika-Hønefoss er nyttig for utnyttelse for endestopp av forstadstog østfra som fra Ski og Moss. Dette er det noe i, men en bedre løsning for å fylle dette behovet er å bygge en grenbane fra Lysaker til Fornebu der Ski og Mosstogene (f.eks.) kan snus. Dette vil bli en billigere og mer effektiv løsning enn å bygge ut T-banen via Majorstua til Snarøya for å fylle det store transportbehovet på denne strekningen. I stedet får vi med Nittedalslinjen en ringbane Oslo-Jevnaker-Hønefoss-Drammen-Sandvika-Oslo, (”Ringeriksringen”) som vil fylle en rekke høyst reelle behov.

Men kan spøkelser fordrives av utelukkende rasjonelle argumenter? Vi får håpe at noen lysstråler fra opplysningstiden ennå kan skinne inn i planleggernes kontorer.

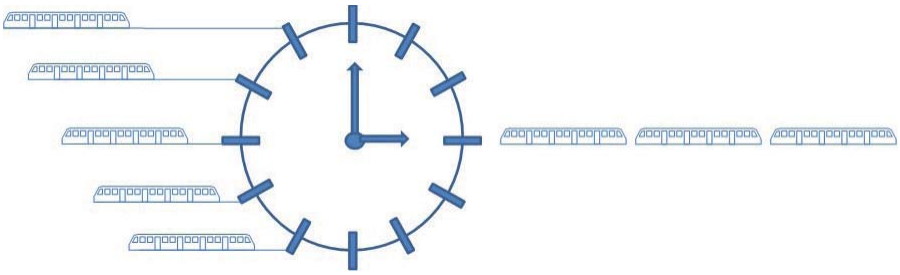
TAPER FEM MILLIARDER KRONER I ÅRET

Trafikverket har i en ny rapport anslått den samlede årlige kostnaden forbundet med forsinkelser og innstillinger på den svenske jernbanen. De fem milliardene fordeler seg med 3,3 mrd. kroner på persontrafikken, 1,4 mrd. på godstrafikken og 300 millioner på jernbanevedlikehold (alt i SEK). I beregningene inngår tapt arbeidstid og fritid, tap for næringsdrivende som ikke kan levere i tide, tap av tillit til svensk næringsliv og økte kostnader for togselskapene. Før var jernbanen samlet under SJ (Statens Järnvägar). Nå er dette splittet opp på en rekke foretak og selskaper.
Tommy Jonsson fra Trafikverket «Samhälle» sier at rapporten også viser mangel på samordning og samarbeide innen jernbanen. Partene må samarbeide mer, hittil har det vært for mye hver for seg, sier han til Sveriges Radio. Trafikverket melder også at de endelig har avdekket en årsak til hyppig nedriving av kjøreledningene. Grunnen til at det har tatt tid er den store graden av oppsplitting og manglende samarbeide. I valgkampen har Socialdemokraterna lovet å ta jernbanevedlikeholdet tilbake til staten, og å bevilge 10 mrd. mer til vedlikeholdet i den kommende riksdagsperioden.

Trafikverkets rapport:
http://www.trafikverket.se/Aktuellt/Nyhetsarkiv/Nyhetsarkiv2/Nationellt/2014-08/Tillsammans-for-tag-i-tid/

ØKT KAPASITET OSLO S - LYSAKER

Jernbaneverket har det siste året arbeidet med kapasitetsøkende tiltak på strekningen Oslo S – Lysaker.



Fra desember 2014 skal kapasiteten økes fra 19 til 24 rutegående tog per time på strekningen og prosjektet "Kapasitetsøkende tiltak" utfører arbeider for å oppnå dette. Når prosjektet er ferdig vil de reisende kunne oppleve hyppigere avganger på Drammenbanen mellom Oslo S- Lysaker, kortere (mer effektive) opphold på stasjonene Nationaltheatret og Skøyen, økt gjennomsnittshastighet samt sjeldnere stopp i påvente av grønt lys.

Prosjektet har tidligere i år ferdigstilt alle store og støyende arbeider som flytting av sporveksler, KL- anlegg samt montering av nye signalmaster. Siste helga i juli, mens Oslotunnelen var stengt, ble de siste utvendige arbeidene gjennomført. I Trakta (området i tunellen hvor togsporene flettes sammen) ble to nye hovedsignaler for kjøring østover samt fire nye dvergsignaler på Nationaltheatret tatt i bruk.

Disse nye signalene vil blant annet øke kapasiteten i tunnelen. Tidligere i år ble alle signalene på Skøyen tatt i bruk, blant annet to nye hovedsignaler vest for Bestun hensettingsområde. Arbeidene gjør at flere tog kan kjøre på strekningen samtidig. Formålet med flere signaler er å lage kortere blokkstrekninger og dermed "pulserer" togene raskere gjennom strekningen.

Det er nå også tatt i bruk lyssignal for avvikende hastighet på strekningen mellom Oslo S og Skøyen, også kalt variable hastighetssignaler. Disse signalene gjør det mulig å kjøre i den maksimalt tillatte hastigheten over sporveksler. I tillegg er grunnhastigheten endret på strekningen. De som kjører tog gjennom tunellen vil heretter oppleve mykere akselerasjoner/oppbremsinger.

For prosjektet gjenstår kun å løse problemer med forsinket utløsning på strekningen Lysaker- Skøyen samt legge tidligere utløsing av linjeblokken mellom Nationaltheatret og Skøyen. Dette er såkalt innvendige koblinger som utføres i selve sikringsanlegget (relerommet) og er planlagt å gjennomføres i oktober/november. Deretter vil strekningen mellom Oslo S og Lysaker være tilrettelagt for ny grunnruteendring i desember.

kilde: JBV

FRAMTIDA FOR GJØVIKBANEN

Fylkesutvalget i Oppland bevilget den 19. august 200 000 kroner som sin andel til en mulighetsstudie for Gjøvikbanen. Totalramma er 1 mill. kroner. Andre bidragsytere er bl.a. Akershus og Oppland fylkeskommuner, Oslo kommune og Jernbaneverket. Jernbaneforum Gjøvikbanen har tatt initiativet og er prosjekteier. Studien skal være ferdig i midten av juni 2015.

Fylkesutvalget vedtok to tilleggsforslag, fra Eivind Brenna (V) om at mulighetsstudien må utarbeides med dobbeltsporet høyhastighetsbane som ett alternativ, og fra Anne Lise Fredlund (SV) om at studien skal vurdere sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen.

I prosjektbeskrivelsen pekes det på at dagens Gjøvikbane har utfordringer både i forhold til vedlikeholdet og kapasiteten. Gjøvikbanen har enkeltspor og korte plattformer. Hastighetsporfilet er under 70 km/t på nær halve strekningen. Gjøvikbanen fraktet i 2013 ca 1 300 000 passasjerer, som fordeler seg omtrent slik: 680 000 reisende fra Akershus/Oslo, 390 000 reisende fra Hadeland og 130 000 reisende fra Gjøvik/Toten. Det er en tydelig senterstruktur langs banen; Nittedal – Harestua – Gran – Raufoss – Gjøvik.

Det vises til Transportetatenes innspill til NTP 2014-2023 hvor de skriver at det ikke er mulig med timestrafikk med stive ruter Oslo-Gjøvik, og at halvtimesruter vil kreve en ny dobbeltspora bane. De slår også fast at utbygging av dagens trasé gjennom Nordmarka ikke er aktuelt pga. store inngrep i verna landskap.

Mulighetsstudien skal ha fokus på nyinvesteringer og større ombygginger. Dette begrunnes med de åpenbare svakhetene dagens trasé har.

Blandt føringene som gis for studien er; kjøretider på 25 min Nittedal-Oslo og avgang hvert 15. min, 45 min. Jaren-Oslo og avgang hver 30. min. og 90 min Gjøvik-Oslo og timestog. Punktlighetskrav 95 %. Kryssingspor minst 750 m lange, forbikjøringsspor for hver 10. km. og lengde på minst 1000 m. Maks stigning 12,5 promille. For 200 km/t legges det til grunn en horisontalkurveradius på 2400 m, og for 250 km/t på 4000 m.

Studien skal bl.a. identifisere aktuelle korridorer, vurdere konsekvenser av disse og anbefale korridor eller premisser for videre planlegging.

RINGERIKSERTEN OG DE SOLLYSE SLETTER

«Folk flest» vil ha motorvei – noen vil også ha tog - alle vil ha mat.

FREDRIK C. HILDISCH, Hole
Fredrik.hildisch@gammelklokkergaarden.no

Ringerike er levende jordbrukslandskap i vennlig natur som står for fall med den planlagte utbygging av firefelts E16 motorvei og dobbeltsporet Ringeriksbane. Kostbar og unødvendig på flere måter. Et alvorlig tankekors er at det tar ett tusen år å danne 30 cm matjord.

De sollyse sletter på Ringerike
Vi kjenner alle den kjente eventyrsamler og dikterprest Jørgen Moe og hans dikt «Det lysnet i skogen» - og hans lengsel hjem til de sollyse sletter på Ringerike. Ringerikspotet og Ringeriksert er unike råvarer fra Ringerike Ringeriksspoteten er de mer håndfaste matvarer fra området, ellers dyrkes det korn, bær, frukt og grønnsaker i stor stil. I tillegg finnes et annet eksklusivt produkt fra «de sollyse sletter». Det er bare på Ringerike vi finner ringerikserter – nærmere bestemt på Røysehalvøya i Hole kommune.
Egentlig er det fantastisk at Ringerike har to spesielle råvarer som bærer navnet Ringerike i seg, og som markedet oppfatter som utsøkte delikatesser.

Urnorsk ert av edel råvare
Ringerikserten er en liten, grønn ert som har vært dyrket på Røyse-halvøya på Ringerike i Hole kommune i uminnelige tider. Noen ganger i stor målestokk, og i andre tider i små mengder – til den helt ble borte i dyrkingen. Den kan beskrives som en grønn ert, selv om fargen varierer fra gul – til grønnfarger. Noen erter er mørke i fargen.
Den 24. juni 2004 nådde Ringerikserten en milepæl og fikk sin offentlig beskyttede opprinnelsesbetegnelse. Erten er lettkokt og er fyldig og mild i smaken. Det er en tørket ert med lang holdbarhet. Siden Ringerikserten gir minimalt med luft i magen, kan den også serveres i finere selskap. Noen medier nevner den som «fjertefri».

Overlevd fra gammel tid
Med sine historiske og geografiske røtter er Ringerikserten «mat som forteller sin historie». Gamle folk på Røyse kan fortelle at Ringerikserten ble brukt i stort monn både til mennesker og dyr. Den gang var Ringerikserten en viktig og lønnsom landbruksvare. Sågar ble erten iblandet havre brukt til oppal av okser for å få dem store og fete.

Erten ble reddet av en gutt
En ung gutt i konfirmasjonsalderen fant en papirpose på 2 – 3 kg erter mens han lekte på loftet i hovedbygningen på gården på Røyse. Han løp ned til faren som fortalte sønnen sin at erteposen hadde han lagt der under krigen. De gikk ut og sådde ertene som spiret – og Ringerikserten var reddet for ettertiden.

De sollyse sletter?
Så er spørsmålet hvor sollyse slettene blir dersom dobbeltsporet Ringeriksbane og firefelts motorvei gjør sitt inntog .... . Blir diktet «Det lysnet i skog» til dikterpresten Jørgen Moe i Hole som lengtet hjem til de sollyse sletter på Ringerike, utdatert?

Lurvehettas fløtebakte ringerikserter
Luksus-ertestuing for 4 personer – høstrett og tilbehør til lutefisken, etter oppskrift fra mat- og drikkeprosjektet Ringerikskost. Oppskriften fikk navn etter eventyret om LURVEHETTA til eventyrsamler Jørgen Moe.

DU TRENGER:
½ l ringerikserter
1 løk
2 dl fløte
ca. 25 g griljermel
½ ts grovknust grønnpepper
1 ss frisk, hakket el. tørket timian
1 ts salt
ev. 150 g revet ost til gratinering

Legg ertene i bløt et par timer. Kok dem møre i vann. Hakk løken og kok den sammen med ertene. Slå av kokevannet og ha erter og løk i en ildfast form. Slå over en blanding av fløte, griljermel, krydder og urter. Gratiner i ovn ved 225 grader til retten har fått en gylden overflate. Hvis man vil ostegratinere denne retten, kan man ha over ca. 150 g revet ost før formen settes i stekeovnen.

PROVINSIELT OM KJØRETIDER

Det hviler noe gudsjammerlig provinsielt over norsk samferdselsplanlegging, skriver Torbjørn Endal. Beskrivelsen kan iallfall passe på NSBs og andres beregninger av kjøretider etter fremtidige utbygginger.

PÅL JENSEN, paalhjensen@gmail.com

Vi finner flere slike beregninger i nr. 2/2014. Beregninger av denne typen bygger på to forutsetninger:

1) Alle tog skal og må stoppe akkurat der alle tog stopper i dag. Dagens «regiontog» er et kompromiss mellom gamle dagers «persontog» (som stopper overalt) og «ekspresstog» (med få stopp).
2) Fremtidens tog er akkurat like raske (eller akkurat like trege) som dagens.

Jeg tror jernbanen må bryte med disse forutsetningene og mener det er fullt mulig. For å ta dem i tur og orden:

Til 1): En jernbane har størst kapasitet hvis alle tog stopper på de samme stedene. På strekninger uten ledig kapasitet er «regiontogene» som eneste tilbud derfor et nødvendig onde. Det gjelder særlig enkeltsporete strekninger – men også dobbeltsporstrekninger som Ski–Oslo, Oslo S–Lysaker og kanskje Asker–Drammen. Men noen steder, særlig i IC-triangelet, får etter hvert dobbeltspor, med helt andre muligheter. Og Follobanen gir samme virkning for Oslo S–Ski.

Til 2): I overskuelig fremtid vil FLIRT-ene danne stammen i NSBs togpark. De har bedre akselerasjon enn andre norske tog. Forskjellen mellom FLIRT-er og Type 70-tog eller tog med lok og vogner er påtagelig. Siden FLIRT-ene har 2 ½ ganger så høy ytelse som Type 70 og veier det samme, er det lett å forstå hvorfor. Og passasjerutvekslingen går raskere. Alle som har entret eller forlatt et fullt tog med pinetrange dører og bratte trapper vet hva jeg snakker om – likeså de som har opplevd Siganturtogenes betenkningstid før dørene åpnes. Følgelig kan kjøretidene reduseres uten at togene behøver å bryte noen fartsgrenser eller andre sikkerhetshensyn. Nedenfor følger et par eksempler.

Oslo–Bergen på fire timer
Torbjørn Endal er motstander av Ringeriksbanen og hevder de foreslåtte utbygginger ikke gjør det mulig å kjøre Oslo–Bergen på fire timer. Kanskje han har rett i at Ringeriksbanen bygger på falske premisser. Men han tar feil når han hevder at togene bruker drøye 7 timer Oslo–Bergen. Fullt så ille er det ikke. De raskeste bruker 6:54 Oslo–Bergen og 6:30 Bergen–Oslo. De foreslåtte prosjektene vil kutte kjøretid som følger: Ringeriksbanen 55 min, og Voss–Bergen 32 min. Vi kommer altså ned i 5:03–5:27. Men går det ikke an å tenke seg at enkelte tog i fremtiden sløyfer noen av dagens 15 stopp, mens andre kanskje til gjengjeld stopper på noen flere steder? Og kan virkelig ikke fremtidens tog knipe inn noen minutter her og noen der pga. sterkere akselerasjon, universell utforming og raskere åpning og lukking av dører? Jeg mener svaret er ja, og dermed virker fire timer ikke lenger fullt så utopisk.

Forbikjøringsspor uten forbikjøringer?
Også Jens Hansens beregning av bare fem minutter kortere kjøretid mellom Drammen og Tønsberg virker for beskjeden og lite fremtidsrettet. Dagens kjøretid på 46–48 minutter er basert på stopp i Sande, Holmestrand og Skoppum – og bruk av Type 70-tog. Foreløpig kjøres FLIRT-er og Type 70 i blanding, slik at rutetidene må tilpasses de tregere Type 70-ene. Men Type 70 skal utfases etter hvert, eller helst sparkes nedover i systemet og brukes f.eks. som rushtidstog mellom Oslo og Moss (de ble laget i begynnelsen av 1990 og er for unge til å dø, syns jeg). Og er det virkelig ikke mulig – med dobbeltspor og Farriseidet-forbindelse – å tenke seg enkelte raske tog, i tillegg til dagens «regiontog»? Jeg vil presisere at dette ikke er noe ønske om at færre tog skal stoppe på Sande, Holmestrand og Skoppum. Men er det gitt at pendlere fra Skien og Sandefjord til Oslo har spesiell interesse av å se seg om akkurat her? Er ikke forbikjøringssporene ved Holmestrand beregnet på – forbikjøringer?

SJØ OG BANE

CargoNet og Color Line Cargo kombinerer godstransport på kjøl og skinner mellom Kiel og flere norske byer. En løstrailer er en trailer uten trekkvogn. Denne trekkes om bord på Color Line-ferga i Kiel, og når den ankommer Oslo kommer ei ny trekkvogn og kjører denne til Alna for videre frakt med CargoNets togpendler i Norge.
De reklamerer med at kundene kan spare tid, penger og miljø. Transportene skal ta 1,5 døgn Kiel-Bergen eller Trondheim og 2,5 døgn til Narvik.

CargoNet avlastet norske veier for over 550 vogntog hver dag hele året i 2013. Det reduserer energiforbruket med 82 %, co2-utslippet med over 94 % og NOx-utslippet med 85 % sammenliknet med om transportene gikk på veg.
Om erfaringene så langt svarer CargoNet; - vi har kjørt noen testtransporter på dette opplegget fra Italia til Trondheim. Dette har gått meget bra. Markedsføring internasjonalt vil starte i løpet av høsten i regi av vår samarbeidspartner Color Line Cargo. Tyskland og Øst-Europa er målgrupper.

BESØK PÅ BRATTØRA-TERMINALEN

Samferdselsminister Solvik-Olsen besøkte trønderterminalen den 24. juni sammen med to statssekretærer og lederen for Transport- og Kommunikasjonskomiteen på Stortinget. I et frokostmøte på terminalen gav både CargoNet, transportnæringen og et knippe trønderske politikere innspill på hva som er viktigst for godstransport på bane.

Det ble understreket at beslutningen om ny terminal for Trondheimsregionen må følges opp med finansiering, helhetlige planer for Dovrebanen og rask saksbehandling. Ved årsskiftet vil Jernbaneverket gi sin anbefaling om hvilket av de to gjenværende lokaliseringsalternativene som bør velges. Selv om det i slike møter ikke gis "løfter", var det fra politisk hold tydelig ønske om raskere realisering av planene enn tidligere forespeilt.

Solvik-Olsen fikk også demonstrert lasting av tog og sett et Traxx-lok (CE-119) fra innsiden.

Kilde og bilde: CargoNet

NY GODSTERMINAL FOR BERGEN

Jernbaneverket er nå i gang med å gjennomføre en konseptvalgsutredning om ny terminal for Bergen, skriver CargoNet i sin pressemelding den 20.6.

Det har tidligere vært gjennomført omfattende utredninger i regi av Hordaland Fylkeskommune, og mange parter har allerede lagt ned mye arbeid i dette. Sett fra CargoNet og godsbransjen side, er det viktig at Jernbaneverket bygger videre på dette grunnlaget. På dagens terminal mener CargoNet og bransjens at det kun bør utføres vedlikeholdsinvesteringer, slik at fokuset blir å realisere en ny terminal så raskt som mulig. Dette begrunnes blant annet med at presset på arealene i Bergen er stort. Kundene ser seg nå om etter nye lokaliseringsalternativer. I det fremtidige logistikknutepunktet må jernbanetransport være sentralt, mener CargoNet.

Per i dag er det CargoNet og Cargolink som kjører på Bergen. Cargolink mener at også Minde burde vært tatt med i betraktning som en midlertidig avlastningsterminal inntil ny terminal er på plass. Minde har sportilknytning og er eid av JBV og Rom Eiendom. I dag losses bilvogner på Minde.

CargoNet fremhever følgende for det fremtidige konseptet:

Det må være et reelt knutepunkt med tilstrekkelig plass til at samlastere, store vareeiere og tilsvarende aktører kan etablere seg og videreutvikles. Plassering må være attraktivt som distribusjonssenter for byen og regionen. Effektive veiløsninger til/fra terminalen, hvor det eksempelvis kan åpnes for at etablerte aktører i logistikknutepunktet gis fordeler som å få bruke kollektivfelt til by-distribusjon etc. Et knutepunkt som integrerer sjøfart behøver ikke å bety samlokalisering – fokus må være på samhandling. Lange lastegater for tog med modell etter terminalen på Ganddal. En effektiv terminalløsning for togoperatørene og den/de som skal drifte terminalen – tilrettelagt for minimalt med skifting etc.

SHIFT²RAIL

Den 16. juni vedtok Ministerrådet at EU skal delta i « SHIFT²RAIL «. Dette er et offentlig-privat samarbeid(OPS) med bedrifter fra jernbanesektoren om et felles forsknings- og utviklingsprogram. I alt setter EU og bedriftene av 920 mill. EUR til prosjektet som skal gå fram til 2020. SHIFT²RAIL blir det mest omfattende forskningsprogrammet for jernbanesektoren i Europa noen gang. SHIFT²RAIL blir et av sju OPS-prosjekter under EUs program Horizon 2020 for forskning og nyskapning. Målsettingene med SHIFT²RAIL er å styrke kapasiteten i den europeiske jernbanen for å kunne tilfredstille økt etterspørsel, styrke påliteligheten og kvaliteten på jernbanetransportene og få til en betydelig reduksjon i kostnadene i hele jernbanen i et livssykluserspektiv.

Generaldirektøren i UNIFE (den eur. jernbaneindustriorganisasjonen) Philippe Citroën uttalte: "UNIFE takker alle EU-organer og spesielt det greske formannskapet for deltakelsen i SHIFT²RAIL. Det ligger et langt og omfattende forarbeide bak den endelige beslutningen som vil få stor betydning for framtida for jernbaneindustrien og hele jernbanesektoren i Europa. Industrien ser fram til å delta aktivt i den forskningen og utviklingen som dette OPS-prosjektet starter.»

Adm. dir. i Siemens banedivisjon dr. Jochen Eichholt sa bl.a. at et av formålene er å tilby passasjerene og godsbefrakterne i EU et paradigmeskifte når det gjelder transporttilbud.

Rådspresident José Manuel Barroso sa bl.a. at gjennom SHIFT²RAIL vil vi få resultater som ikke noen enkelt bedrift eller enkeltland eller Unionen for den sak skyld kunne oppnådd aleine.

MODULVOGNTOG MÅ MØTES MED JERNBANESATSING

Arbeidsgiverforeningen Spekter, for statlige bedrifter, skrev den 18. juni til samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen og henstilte om at en permanent åpning av flere vegstrekninger for modulvogntog (Megatrucks, Monstertrailere) herunder strekninger parallellt med jernbanen, må møtes med en tilsvarende styrking av godstogenes konkurransekraft. Modulvogntog er 6,5 meter lenger og inntil 20 tonn tyngre enn vanlige semitrailere.

For Jernbane skrev i fjor til regjeringen og uttrykte skepsis til modulvogntog. Vi har også undertegnet på tyske Allianz pro Schiene sin europeiske kampanje «No megatrucks». Spekter minner om det politiske målet om å overføre gods fra veg til bane og sjø, og at ethvert tiltak som gjør det billigere å frakte på veg må følges opp av tilsvarende tiltak for bane- og sjøtransporten. Spekter ber derfor Samferdselsdepartementet om å bestille en rapport for å identifisere tiltak på bane som kan senke transportkostnadene med 20 %, tilsvarende kostnadsreduksjonen med modulvogntog. Spekter viser til at driftskostnadene i godstogbransjen er ca. 1500 mill. per år.

Spekter mener tiltak som bør analyseres er; hente inn vedlikeholdsetterslepet, økonomisk kompensasjon for tap som skyldes infrastrukturen, høyere prioritering av gods på sporet, krysningspor, nybygging og effektivisering av terminalene og bedre adkomstveier. Spekter mener det haster etter en årrekke med tapte markedsandeler og tapsbringende drift for så vel privat som offentlig eide godsselskap på jernbanen. De anbefaler derfor at analysearbeidet fullføres i år eller tidlig i 2015, og gjøres parallelt med planlegging og gjennomføring av konkrete tiltak. De skriver at analysen ....kan i tillegg gi verdifull underlagsinformasjon i forbindelse med evalueringen av prøveordningen med modulvogntog.

FLERE GODSTOG PÅ NORDLANDSBANEN

CargoNet melder at de fra 16. september setter opp et nytt godstog på Nordlandsbanen. Kapasiteten økes dermed med ytterligere 54 containerplasser i uka, tilsvarende 27 trailere. Det nye togtilbudet mellom Trondheim og Fauske vil også betjene Mo i Rana og vil korrespondere med togpendel mellom Alnabru og Trondheim.

Togpendelen nordover fra Trondheim vil ha lastefrist kl. 23:30 tirsdager, og vil returnere fra Fauske onsdager med lastefrist kl. 18:00. God korrespondanse mellom Oslo og Trondheim på disse viktigste ukedagene i transportkjeden vil kunne forenkle varestrømmene av næringsmidler nordover og fisk sørover i følge CargoNet.

Selskapet imøtekommer på denne måten signaler fra næringslivet generelt og kunder spesielt. De har gitt uttrykk for at de ønsker å overføre mer gods fra vei til bane. - Dersom vårt nye tilbud blir godt utnyttet vil vi vurdere å øke kapasiteten ytterligere, sier administrerende direktør i CargoNet, Arne Fosen.

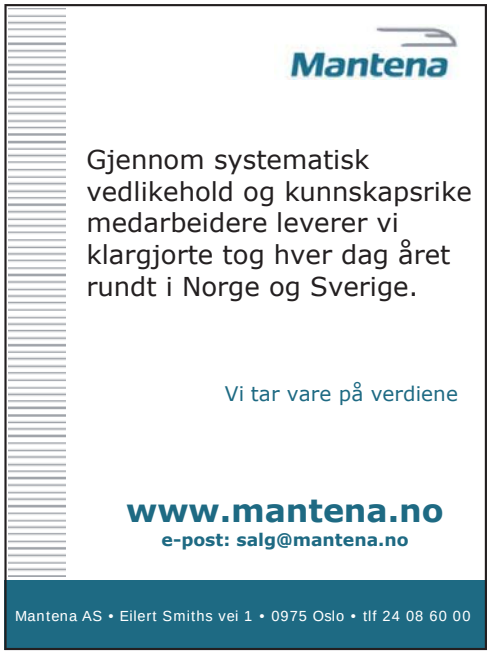
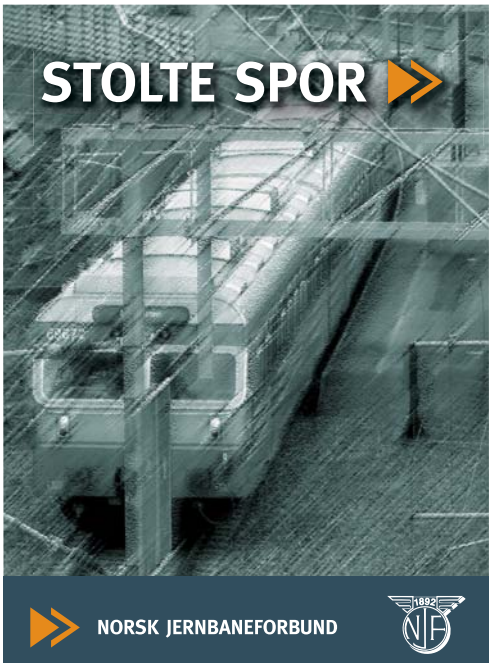
Annonser:

Grenland Rail

Grenland Rail AS er et jernbaneselskap som driver med terminaltjenester, skifteoppdrag, godstog og utleie av materiell og mannskap til Jernbaneverket. Bedriften har lisens for transport av gods på deler av det norske jernbanenettet.

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

B

NORGE P.P. posten

Annonser: