Tidsskrift utgitt av For Jernbane
34. årgang - Nr. 1 - 2015

FOR JERNBANE

Bli medlem! www.jernbane.no

Polens første lyntog s. 9

- Innkalling til Årsmøte s. 3
- Gods på Sørlandsbanen s. 8

ISSN 0802-8915

FORJERNBANE
NR. 1-2015

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: 2015 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: 22. MAI

FORSIDEFOTO:
Pendolinotoget setter fartsrekord under uttesting i Polen i 2014.
Foto: Alstom

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

INNHOLD

Fem på toget	3
S-baner	4
Berlin	6
Gods	8
Polen	9
Innkalling	11
Invitasjon	11
Ringeriksbanen	12
Nittedalsbanen	14
Referat	15

NORGES STATSBANER

LEDER, KJELL ERIK ONSRUD

NSB-konsernet la fram et godt resultat for 2014. Persontogene kunne notere seg for 63,3 millioner reiser i Norge. Samlet har antall reiser økt med 12 % de to siste åra. Dette skyldes at det har vært investert. Ved årsskiftet var 61 av i alt 81 bestilte tog fra Stadler levert til NSB. I løpet av 2015 og 2016 forfaller det avdrag på nye tog for 1,2 mrd. Og ikke minst har det vært investert atskillige milliarder i nye dobbeltspor, vendespor, parkeringsanlegg og oppgraderinger på strekningen Eidsvoll-Drammen og på Jærbanen. Uten disse investeringene hadde regnskapet sett ganske annerledes ut.

Det gjør da også tallene for NSBs godsvirksomhet. CargoNet hadde et negativt driftsresultat på 90 mill. Siden 2008 har kontainertrafikken med jernbane tapt en mill. tonn årlig. I 2013 falt godsvolumet på jernbane med nesten 10 %. Likevel utfører CargoNet en samfunnsnyttig virksomhet. I tillegg til en viktig transportytelse for kundene sparer den veiene for 600 trailertransporter daglig og atmosfæren for 137.000 tonn Co2 årlig Det er også positivt at punktlighetsmålet på 90 % ble nådd i 2014 og at antall innstilte avganger på grunn av uforutsette problemer med infrastrukturen ble mer enn halvert i forhold til 2013. Det er tverrpolitisk enighet om at gods skal flyttes fra veg til bane, men politikerne har likevel ikke vært villige til å investere like mye for godstogene som for vegtransporten og persontogene. Alle de nye 4-feltsvegene forskyver konkurranseforholdet i lastebilens favør. Et aktuelt eksempel er mulig 4-felts E16 Sandvika-Hønefoss og en Ringeriksbane som ikke er tiltenkt gods, det hele til 24 mrd. Bortsett fra nye Holmestrand stasjon bygges ingen av de nye IC-strekningene med forbikjøringsspor for godstrafikk. Nye kryssingspor på gamle linjer tar for lang tid å realisere. Her må Regjeringen sørge for å forenkle planleggingsprosessene. Godsterminalene er nedslitte og pressa på kapasitet og traseene mellom landsdelene er utdaterte og utsatte for klimaendringene med flom, ras og solslyng.

De borgerlige vil omorganisere jernbanen. Jeg mener det viktigste er stabile og økte økonomiske rammer. Vedlikeholdet må ha første prioritet, kan ikke være gjenstand for årlige salderinger og må være på et nivå som tar igjen etterslepet innen rimelig tid. Større investeringer må fullfinansieres og prosjektorganiseres for raskere gjennomføring. Herunder må regjeringen legge fram ei IC-pakke ifm. statsbudsjettet 2016. Det er også viktig å beholde en sentral styring og kontroll med jernbanen. I motsetning til vegtrafikken som er mer anarkistisk av natur, så er jernbanens enkeltdeler avhengig av et tett samspill for å kunne gi en brukbar transportytelse.

I Sverige, hvor jernbanen er svært oppsplittet, beregna Trafikverket i fjor at forsinkelser og innstillinger koster samfunnet fem milliarder kroner i året. Trafikverket etterlyste større samordning og mer samarbeid.

Bl.a. derfor er jeg skeptisk til flere aktører i Norge. Norsk jernbane er splitta nok som den er.

FEM på toget

Me har intervjua reisande på Oslo S og spurd dei om dei vil ha lyntog i Norge og om jernbana bør konkurranseutsetjast meir enn i dag.

INGVILD

Ho har tatt bussen til Oslo S og skal til Askim stasjon. Frå stasjonen blir ho køyrd heim. Dette er ei fritidsreise som ho tar ca. ein gong i månaden. - Eg reiser ikkje kollektivt til dagleg av di eg går på internatskule, forklarar ho. Elles reiser ho mest med buss og bil. Kollektivtilbodet synest ho er veldig bra. - Eg har ikkje behov for lyntog, seier ho, men legg til at kanskje andre kan ha det? Ingvild har ikkje noka oppfatning om jernbana bør konkurranseutsetjast meir enn i dag.

SOLVÅR

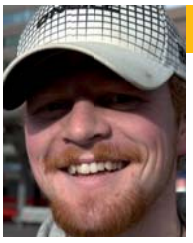
Ho kom med buss til Oslo S og skal ha toget til Larvik. Ho skal på helgebesøk til sonen og familien hans, så ho har ein del bagasje. Dette turen tar ho fem til seks gongar i året. - Det hender òg at eg tar bilen, seier ho. Kollektivtilbodet synest ho er veldig bra. Ho synest tog er behageleg, men ho likte dei gamle vognene betre. Ho seier ja til lyntog og ja til meir konkurranse, - kvifor ikkje?

LOUISE

Ho kom til Oslo S med buss, og ventar på toget til Ski. På Ski skal ho på Storsenteret som er nabo med stasjonen. - Eg skal på arbeidspraksis, seier ho. Denne turen tar ho kvar dag. Ho synest kollektivtilbodet er fint. Louise seier ja til lyntog, - det hadde vore praktisk. Når det gjeld konkurranseutsetjing så synest ho det er bra som det er no.

NILS OLE

Han kom med tog frå Drammen. - Eigentleg skulle eg berre til Asker, men eg sovna på toget og no må eg reise attende, forklarar han. Han jobbar med datastyrt produksjon. - Det er ikkje spesielt vanskeleg, men det krev konsentrasjon heile tida, og då hender det eg blir trøytt etter jobben. -Det er bra du ikkje køyrer bil og sovnar bak rattet, kommenterer eg. Frå Asker stasjon har han tre minuttar heim til fots. - Eg bruker toget nestan kvar dag. Vi har bil men bruker han lite sidan vi bur så sentralt, seier han. Nils Ole synest kollektivtilbodet er veldig bra. Han seier ja til lyntog og nei til meir konkurranseutsetjing.



EIVIND

Han kom med eit anna tog til Oslo S. Han skal til Spydeberg stasjon, og derifrå køyrer han bil heim. Dette er ei arbeidsreise som han tar fem gonger i veka. Han synest kollektivtilbodet er bra. - No går det som det skal, seier han. Han veit ikkje om me bør byggja høgfartsbaner i Noreg. - Eg reiser ikkje dei lange distansane sjølv, så lyntog blir vel mest for dei som ofte reiser langt, seier Eivind. Han trur det sikkert er sunt med meir konkurranse, også på jernbana.

FOR JERNBANE

Påminnelse kontingent: Giro i midten av bladet.

Innkalling til Årsmøte

Medlemmene kalles med dette inn til årsmøte i For Jernbane **onsdag 15. april kl. 18 - 21. Oppmøte innen kl 17.30 ved hovedinngangen til Posthuset i Biskop Gunnerus gate 14, Oslo. Dette er på nordsida av Oslo S.**
Mer informasjon på side 11 i bladet

S-BANER – OGSÅ I NORGE

S-baner (av tysk S-Bahn, Stadtschnellbahn = byhurtigbane) eller S-tog er lokaltogforbindelser med hyppige, regelmessige avganger (stive ruter) rundt og gjennom storbyer, eller mellom nærliggende byer.

PÅL JENSEN

S-Bahn Berlin GmbH, foto: J. Donath

Som T-baner har de høy kapasitet og brukes mest til pendling – men oftest på lengre strekninger og med større stasjonsavstander enn T-banene. S-banen er kalt en hybrid mellom lokaltog og T-bane. Den tilsvarer omtrent det som også er kalt «ekspressmetro», eller på fransk RER (Réseau express régional), Noen S-baner er mer T-baneaktige enn andre. Enkelte steder går S-bane- og T-banesporene parallelt, men S-banen stopper færre steder.

Som T-banen går en typisk S-bane i tunnel gjennom byen, for så å gå på overflaten gjennom forstedene. Begge er en del av tendensen til å grave ned byenes infrastruktur fordi tomteprisene er blitt så skyhøye. De kan gå på egne spor, eller dele spor med andre tog. Noen steder tas gamle godsspor i bruk og oppgraderes hvis nødvendig. De aller fleste S-baner er elektriske.

En liten forhistorie

Mot slutten av 1800-tallet begynte forstedene å gro opp langs jernbanene – som Nordstrand og Ljan rundt Oslo. Folketallet vokste, og fra 1930-årene av brakte elektrifisering og nye motorvognsett av typene 65 og 67 stadig flere pendlere fra forstedene til byen. Men som i mange andre byer lå hovedstasjonene i utkanten av sentrum, uten gjennomgående forbindelse. Et slikt system var lite konkurransedyktig overfor den fremvoksende bilismen. Noe måtte gjøres.

Fra gammeldags lokaltrafikk til S-bane

En moderne S-bane er noe helt annet enn gamle dagers lokaltog eller forstadstog. Dagens S-banetog har høy ytelse. Dermed blir akselerasjonen meget sterk. Dette er viktigere enn høy toppfart når stasjonene ligger tett. De nyeste togene har også brede dører og inngang uten trapper. Dermed går av- og påstigning raskt for alle passasjergrupper.

Denne formen for kollektivtransport finnes mange steder, under forskjellige navn. I Norge begynte lokaltrafikken rundt Oslo å utvikles i retning av et S-banesystem med følgende begivenheter:

- De nye lokaltogene (Type 69) begynte å komme på skinner fra 1970 av. De var raske, hadde sterk akselerasjon (1,0 m/s², riktignok noe mindre etter at de ble forlenget - mot 0,3 m/s² for forgjengerne), var støysvake – og fullt på høyde med det beste lokaltogmateriellet den gang. Disse rødmalte togene er fortsatt praktisk talt enerådende på de mest lokale strekningene rundt Oslo, og dessuten på Gjøvikbanen.
- Oslotunnelen ble åpnet i 1980, med gjennomgående tog – og Oslo S-området fullført noe senere.

Oslo-områdets lokalnett kan allerede med full rett kalles et S-banesystem – det blir faktisk av og til gjort i tyskspråklig faglitteratur.

Bilismens siste skanse

Avansert tunnelteknologi og elektriske motorer med høy ytelse har altså gjort den moderne S-banen mulig. Massebilismen, motorveiene og den utflytende bystrukturen har gjort den nødvendig. S-banen er en sterk konkurrent til privatbilene. Den betjener de fjerneste og mest motoriserte forstedene, hvor mange har bil og dertil stasjoner utenfor gangavstand. Vi finner flere bileiere i et S-banetog enn i en trikk. Og langt flere setter fra seg bilen eller sykkelen ved stasjonen: S-banen og innfartsparkeringen er siamesiske tvillinger.

S-banen konkurrerer ikke direkte med bilene om plassen. Tvert imot: Den avlaster motorveiene og hjelper bilismen der den er mest sårbar; i rushtrafikken inn og ut av storbyene. Trafikken på motorveien ut fra byen korker seg for å utnytte veiens maksimale kapasitet, fastslo Anthony Downs alt i 1962 . Jernbaneverket har beregnet at Follobanen får like stor kapasitet som tre firefelts motorveier, og på en ren S-banelinje kan kapasiteten dobles ytterligere fordi den tillater hyppigere avganger. Det er ingen tilfeldighet at selv Frp ønsker å satse mer på jernbanen (og heller ingen tilfeldighet at Frp ønsker å satse enda mer på motorveier).

Svakheter

Oslo-områdets jernbaner har noen iøynefallende svakheter:

- Mesteparten av byen dekkes ikke.
- Oslo S og Oslotunnelen utnyttes til

full kapasitet i rushtidene.
• Noen av traseene, f.eks. mye av Østfoldbanen og Vestfoldbanen, er helt fra 1800-tallet, og til dels overbelastet i rushtidene.

Vi trenger en ny Oslotunnel innen 2030. Den må antagelig gå utenom dagens Oslo S (men med forbindelse til denne), hvor det alt nå er mye køkjøring i rushtidene – iallfall fra Østfoldbanen. En trasé rundt sentrum – f.eks. Ryen–Helsfyr–Grünerløkka–Bislett–Majorstuen–Skøyen – er foreslått. Dermed forbindes en rekke viktige knutepunkter, store deler av byen får jernbaneforbindelse, og Oslo S avlastes.

S-bane 2.0: Raskere enn motorveien også utenom rushtidene

Men FLIRT-togene kan legge grunnlaget for noe langt mer – nærekspress, regionale lokaltog , R-tog eller S-bane 2.0:

FLIRT-ene har akselerasjon som et T-banetog – og dessuten en toppfart på 200 km/t. Med Follobanen og det indre IC-triangel på plass kommer byer som Hamar, Holmestrand og Fredrikstad innen det jeg vil kalle S-baneavstand fra Oslo. På den måten blir de raskeste togene – med få stopp og en gjennomsnittsfart på 100–150 km/t – raskere enn motorveien også utenom rushtidene. Det vil i så fall medføre enorme fordeler for togdriften: Trafikken blir jevnere fordelt fordi flere vil ta toget også utenom rushtidene, og jernbanen kan gjøre langt mer transportarbeid med samme materiell og personell. I tillegg vil det være en storseier for helse og miljø. Mye av gevinsten spises opp hvis en fortsetter å bygge motorveier parallelt med jernbanen. En S-bane 2.0 vil redusere behovet for slike helse- og miljøskadelige anlegg og gjøre det lettere for folk flest å godta restriksjoner på biltrafikken.

Strekningen Oslo–Gardermoen, som de raskeste flytogene tilbakelegger med en gjennomsnittsfart på ca. 133 km/t, gir en anelse om hva en S-bane 2.0 kan gi.

	T-bane	S-bane	S-bane 2.0
Jernbanekompatibel?	Nei	Ja	Ja
Strømforsyning	3. skinne	Pantograf, overledning	Pantograf, overledning
Skilt fra annen trafikk	Ja	Ja	Ja
Stasjonsavstand	0,7-1,5 km	1-3 km	10-50 km
Toppfart	80 km/t	100-160 km/t	200-250 km/t
Hastighet m/stopp	30 km/t	60 km/t	100-150 km/t
Kapasitet, tog/time og retning	Ca. 30	Ca 20	Ca. 10
Distanse, maks	Ca. 15 km	Ca. 30 km	Ca. 100 km
Innfartsparkering?	Sjelden mye	Ofte mye	Mye
Over bygrensen?	Sjelden mye	Ofte	Langt over

Typiske egenskaper for T-bane, S-bane og S-bane 2.0

1. http://www.jernbaneverket.no/en/Nyheter/Jernbanemagasinet/Nyhet/Oslo-tunnel-pa-en-annen-mate-/

2. Jf. Traffic Quarterly april 1962. Norsk oversettelse ved Pål Jensen: Loven om forstoppelse på motorveien i rushtiden. 3. utgave, B.Ilfri forlag, 1987.

3. Se f.eks. http://kosunde.no/-/wp-content/uploads/2007/08/kollektivoslo_070622.pdf

MYTER OM NYE BERGENSBANEN

Planer i nyere tid for Ringeriksbanen viser negativ samfunnsøkonomiske nytte. Derfor er ikke banen bygget. Hvorfor er det vanskelig for politikere å erkjenne dette? Likevel har ingen brydd seg med å regne økonomi for Nittedalslinjen som en del av oppgradert Gjøvikbane.

Mona Hellesnes utsagn om Nye Bergensbanen krever oppklaringer. Høsten 2012 UNDERKJENTE Samferdselsdepartementet konseptvalgutredningen (KVU) for Ringeriksbanen fra 2008 på grunn av for svake premisser. Dessverre brukes fortsatt konklusjoner fra denne KVU som argumenter.

Hellesnes første utsagn er reisetid med tog Oslo-Bergen over Finse ned mot fire timer. Ny linje Bergen-Voss og Ringeriksbanen vil gi reisetider ned mot fem og en halv time. Ingen kan svare hvor de siste nitti minutter reisetid skal innspares. Heller ikke Hellesnes.

Andre utsagn er en gevinst på syv milliarder kroner med Sandvikalinjen i rapport fra Cowi. Cowis rapport står i skarp kontrast til konklusjonen Statens Vegvesen og Jernbaneverket har i rapport om Ringeriksbanen 31/10-14. «Investeringskostnadene er imidlertid høye. Dette gjør at den beregnede samfunnsøkonomiske nettonytten blir negativ.» er å lese på side 69. Hvem snakker sant?

Tredje utsagn er reduserte CO_2-utslipp med kortere reisetid Oslo-Bergen. Før reisetiden kommer ned mot tre timer kan ikke tog konkurrere med fly på reisetid. Erfaringer fra Europa viser dette. De fleste passasjerer vil fortsatt velge fly foran tog. CO_2-utslippene går ikke ned.

Dagens politikk koker ned til at Ringeriksbanen skal frakte folk (ikke gods) raskest mulig mellom Oslo Hønefoss. Vips, med et trylleslag er det nasjonale perspektivet, godstrafikken og miljøet i målsetningene fra Nasjonal Transportplan ikke lenger interessante! Med Sandvikalinjen vil toget få sterk konkurranse av busser og biler i 110 km/t på ny E16, med om lag samme reisetid for tog, bil og buss Sandvika Hønefoss.

Var det meningen?

Torbjørn Endal

BERLIN GJENNOM TOGVINDUET

Selv om en halv million mennesker benytter seg av den hver eneste dag, er Ringbahn en av Berlins mest undervurderte attraksjoner.

AXEL MUNTHE-KAAS HÆRLAND
(Tekst og foto)

S41 Ring på Beusselstrasse stasjon

Berlin, i likhet med så mange andre verdensbyer, er et sted man aldri helt får helt oversikt over: så stor, aktiv, mangfoldig, kontrastfylt og historiepakket at den knapt lar seg oppleve på en langhelg. Du kan følge guideboken, så klart – vandre langs muren, beundre Brandenburg-porten, drikke kaffe på Kreuzbergs kafeer, danse til solen står opp og dra hjem med en følelse av at du har «sett Berlin». Men hva med den andre siden? Berlin for berlinerne, den uten postkort, billettluker og rangering på TripAdvisor? Og er denne siden av byen i det hele tatt verdt å se? Så absolutt, mente resepsjonisten på hotellet mitt.
– Men det kommer an på hva du er ute etter? sa han.
– Det virkelige Berlin. Det rå og ekte. Stedene man ikke ellers ville ha sett, svarte jeg.
– Enkelt, sa han og dro fram et T-banekart. – Bare sett deg på Ringbahn.

Den andre siden av Berlin
Ringbahn er en 37 kilometer lang, sirkulær toglinje som omringer Berlin sentrum. Mange kaller den for «Hundekopf» – hundehodet – for sett fra luften fremstår skinnene som silhuetten av en Schnauzer eller Grand Danois. Turen tar nøyaktig en time, litt avhengig av pågang, og stopper på 27 holdeplasser underveis. 500.000 passasjerer benytter seg av linjen hver eneste dag.

For mange berlinere er Ringbahn en del av dagliglivets rytme, ikke bare som transport, men som en møteplass, et galleri, et budsjettvennlig hotell, en mobil nattklubb eller bare som et godt sted å la tankene fly. Som andre tog senker Ringbahn pulsen og nærer fantasien.

For oss turister er Ringbahn dessuten en inngangsbillett til et Berlin man sjelden ser eller hører om, fra det vakre og frodige til fargeløse industriområder, fulle av støv og skygger. Og til forskjell fra transportnettverk i byer som London og Paris er brukerveiledningen for Ringbahn noe alle kan forstå. Alt du trenger er en billett, en time til overs og et par nysgjerrige øyne.

Verdens største galleri
Jeg begynner min første av mange runder på Ostkreuz, Berlins travleste knutepunkt for kollektiv transport. Lenge var stasjonen et sjarmerende minne fra fortiden, knapt endret siden åpningen på 20-tallet. Men i løpet av de siste årene har Ostkreuz gjennomgått en omfattende renovering, og minner i dag mer om en moderne flyplass. Blankpolerte stålflater. Wi-Fi hotspots. Kjedebakerier. Praktisk, men kaldt og upersonlig.

Landskapet endrer seg gradvis, fra moderne kontorbygg, parker, boligfelt og videre gjennom byens utkantområder. Inntrykkene er mange og varierte. Nakne trær, forlatte godstog, tomme fotballbaner, parkeringsplasser – og fabrikkpiper i horisonten. En endeløs, kald by driver forbi vinduene. Det er ofte dystert, men på samme tid er det en udefinerbar skjønnhet i forfallet, ikke minst på grunn av graffitien. Det er ikke uten grunn at Ringbahn ofte omtales som verdens største utendørsgalleri.

En reise i historien
Det er ikke bare stemningen som gjør Ringbahn så spesiell. Å kjøre linjen er å forflytte seg gjennom Berlins lange og mangfoldige historie. Byggingen av Ringbahn begynte allerede i 1867. Da ble 37,5 kilometer med stål, grus og bolter lagt i sirkel rundt en veldig annerledes by enn vi kjenner i dag. På den tiden transporterte togene gods gjennom et landskap av sletter og jorder, før linjen sakte ble slukt av en voksende bykjerne. Berlin har med andre ord bygget seg rundt toglinjen, ikke motsatt, og som et resultat har ruten en veldig naturlig følelse. Lange, rette strekninger og få underganger, selv i tettbebyggede områder.

Damplokomotiv ble etter hvert byttet ut med elektriske, som skar seg gjennom den kullsotede byen som et løfte om en ren og moderne fremtid. Under splittelsen av Berlin var store deler av systemet stengt av, med mange forseglede underganger og spøkelsesstasjoner. Åpningen etter murens fall ble et av de viktigste symbolene på gjenforeningen.

Øl underveis
Graffitien endrer etter hvert språk, fra tysk til engelsk til tyrkisk til vietnamesisk og tilbake igjen. Både menn og kvinner – fra dresskledde forretningstyper til røslige karer med maling på snekkerbuksene – tar seg en øl underveis på vei hjem fra jobb.

– Det er mange som sovner her, forteller en ung mann jeg kommer i prat med. – Jeg har våknet mange ganger her selv, litt fortumlet, men det spiller uansett ingen rolle. Og om du blir sittende, ender du alltid opp på stedet du skulle til.

For en turist på storbyferie er første møte med kollektiv transport sjelden en problemfri opplevelse. London har sine gudløse Oyster-kort, New York sine forvirrende ekspresstog og fargekoder. Ringbahn, derimot, er enkel å

forholde seg til. Og selv om det kanskje ikke er byens vakreste sider som til tider glir forbi, vil du i det minste kunne dra hjem og med rette kunne si «jeg har sett det virkelige Berlin.» I alle fall litt av den.

Reisefakta

* **Reise dit:** Berlin er lett å nå fra Norge året rundt, med flere billige avganger fra store deler av landet hver eneste dag. Selskaper som flyr til Berlin inkluderer Norwegian, SAS, KLM og Lufthansa. (Tog; 07.02 Oslo S - 23.15 Berlin Hauptbanhof. Berlin Hauptbanhof 05.15 - 21.49 Oslo S. 05.15-avgangen går ikke hele året, red. anm.)

* **Overnatting:**
Budsjett: Plus Hostel Berlin. Billig, moderne og sentralt, et steinkast fra Ostkreuz, med både enkeltrom og sovesaler. Svømmebasseng.
www.plushostels.com/plusberlin
Middels: Hotel Otto. Skamrost, minimalistisk boutiquehotell i Charlottenburg. www.hotelotto.com/en
Luksus: Das Stue. Historisk hotell som hevder seg i toppsjiktet på de fleste områder – fra arkitektur til mat til rom, design og fasiliteter. www.das-stue.com/en/das-haus

Ringbahn

* En 37 kilometer lang toglinje som omkranser Berlin sentrum.
* Har to linjer – en mot øst og en mot vest – som tar 55 minutter hver fra ende til ende.
* Enkeltbilletter (2,60 euro i sone A) eller dagspass (7 euro) kan kjøpes på alle holdeplasser. Sistnevnte anbefales om du skal utforske toglinjen i et behagelig tempo.
* Kjører med fem minutters intervaller (ti minutter om kvelden).

Tre stasjoner verdt å stoppe på:
1. Tempelhof – for en annerledes Berlin-opplevelse. Ta med joggeskoene og trim med lokalbefolkningen på den nedlagte flyplassen. Eller bare lat deg i solen.
2. Schönenberg – et stemningsrikt nabolag med en god blanding av kafeer, restauranter og barer.

3. Treptower Park – en av Berlins hyggeligste og mest romantiske parker.

JAZZ OG DIKT PÅ SANDERMOSEN

Jazztrioen Kritt, sammen med skuespiller, dramatiker og poet Karl Sundby underholdt til glede for en fullstappa sal på kulturPUNKTET Sandermosen stasjon torsdag 26/2.

Sundby leste sine dikt inspirert fra bydelen Sagene i Oslo og hans oppvekst der. Diktene var både en kjærlighetserklæring til og en sosiallrealistisk skildring av livet på Sagene. Kritt akkompagnerte diktene slik man bare kan med jazzmusikk. Dette var premieren. Videre framførelser med Kritt og Sundby vil skje på et nytt sted; "Oscar Bråten-kjeller´n" rett utenfor Bjølsen skole på Sagene.

Karl Sundby og jazztrioen Kritt.

Forestillinga var en av Sandermosens populære STIM-kvelder. STIM står for «Siste Torsdag I Måneden». På disse kveldene er det alltid levende kunst med høyt nivå. For kommende arrangementer; følg med på http://sandermosen-stasjon.no/. "En opplagt stasjon i Marka til beste for tur og kulturen" - hvor det jobbes for togstopp istedenfor biltrafikk.

MED GODS PÅ SØRLANDSBANEN

Jeg tok lokaltoget til Alnabru. På transportkontoret til Cargolink ble jeg tilbudt kaffe og fikk adgangskortet mitt. Oppsatt avgang kl 19.05. Først 21.05 kom vi avgårde. Lokfører Knut Ørjan Grinde forteller at Alnabruterminalen er den største flaskehalsen for godstrafikken. Kapasiteten er sprengt. Her må noe gjøres fort.

JAN TORE HYLLE (Tekst og bilder)

Vi kommer oss ned til Oslo S hvor vi får et lokaltog foran oss. Vi kjører i ca 45 km/t. Fra Asker går det greit. På Sundland ved Drammen får vi en liten stopp. Det går bra videre til Hokksund. Her må vi vente på kryssende regiontog fra Stavanger. Mens vi venter får lokfører'n beskjed om ny kryssing på Krekling. Dette blir etterpå omgjort til Darbu. I stigningene opp mot Kongsberg og Meheia snakker vi om at det er glatt på skinnene og at spenninga på kjøreledningen er lav. 11-12 KV der det skulle vært 16 KV. Dersom toget får et stopp her under ugunstige forhold, kan det bli store problemer med å komme i gang igjen. Lokfører'n ringer togledelsen som svarer at det er flere tog på strekningen. Her trengs det utbedring av strømforsyninga. Vi klarer stigninga med toget som er 374 m langt og veier 550 tonn. Vi spiser litt mens vi nærmer oss Nordagutu. Der krysser vi med et tomt tømmertog. Dette har to lok, hvorav ett diesel som skal til Bø. Dette tømmertoget går til Sverige og blir i mai flytta fra Bø til Notodden. Fra 1. juni skal persontogene på Bratsbergbanen kjøres med elektrisk materiell. NSB har fått en driftsavtale ut 2017. Hadde de også fått rutene til å korrespondere med persontogene på Sørlandsbanen, så hadde det hjulpet mye. Vi passerer Gvarv hvor et tog fra CargoNet venter. Her merker vi ikke at vi har noen tonn på kroken. Neste kryssing blir i Drangedal. Det er bra stigning fra Lunde mot Nakksjø, men det går riktig bra. Jeg og lokføreren prater om alt mulig. Lokfører'n ringer han som skal overta toget i Kristiansand for å si at vi er forsinka. Vi slipper å stanse toget i Drangedal. Toget ruller jamt og trutt videre. Jeg legger merke til at det er mye snø på skiltene. Vi ser om vi skal ned eller opp i fart, men ikke hvor mye.

Nelaug er en vanskelig stasjon, vi må kjøre igjennom i lav fart. Så nærmer vi oss Oggevann der det jammen satt en rev i sporet. Den kom seg dessverre

Lokfører Knut Ørjan Grinde

ikke unna. Lokføreren ringte han som skal overta toget igjen, og etter taxi til seg sjøl. På Vennesla stasjon står nattoget og venter på å krysse med oss. Så er det lokførerbytte. Martin Svenson kommer på. Han er svensk og en hyggelig kar. Det blir en fin tur vestover. Ingen kryssinger før vi er nesten framme. Vi passerer Øyslebø stoppested (jeg er døpt i kirken der). Neste stasjon er Marnardal, hvor jeg bodde de første fem åra av mitt liv. Her er det mer snø på trærne. For to dager siden falt et over kjøreledningen her og skapte store forsinkelser. Det er stigning på linja herfra og fram til de lange tunnelene. Det er montert nødlys/ledelys i en av dem. Jeg merker at jeg har sittet stille lenge. Jeg er også blitt litt trøtt, men det går bra. Drangsdalen er en rasfarlig strekning. Her er det varselskilt og nedsatt has-

Viadukt på Sørlandsbanen mellom Neslandsvatn og Gjerstad

tighet. Kl. 05.15 venter vi på kryssing på Nærbø. Etter kryssing av lokaltoget på Klepp er vi framme på terminalen i Ganddal hvor ei jente slipper oss inn. Vi er litt spente. Siden vi er nesten to timer forsinket har to godstog fra CargoNet kommet foran oss. Det går likevel veldig bra. De som skifter kommer og henter våre vogner. Vi har tre doble bilvogner og resten kontainere. Så går jeg i den andre enden av loket og setter setene mot hverandre. Da får vi et par timers søvn.

Så er tida inne for returen. Skifteren har koplet vognene på vårt lok. Vi drar mot utkjør. Lokfører'n er ute og strammer til kobbelet. Så får vi gå i kryssing på Klepp. Det er mye trafikk. Neste kryssing blir på Nærbø. Her er det glatt på skinnene. Vi merker det på loket. På Egersund står lokalen og venter. Jeg ser at her på Jærbanen har de kommet langt med å skifte ut strømmaster og kjøreledningen. De nye mastene er plassert tett for å takle den sterke vinden som kan blåse på Jæren. Ved sterk vind blir hastigheten på togene satt ned. Ellers går det veldig bra østover. På Moi står ledningsavdelingen og venter på oss, det samme på Sandvann.

Saktekjøring i Drangsdalen som alltid på grunn av rasfaren. Vi passerer Marnardal. På Breland står det et Signaturtog og venter på oss. Så er det bytte av lokfører igjen. Jeg takker Martin Svenson for turen og Knut Ørjan Grinde klyver på. Vi kjører videre østover i rute. Ved Oggevann står en Robel(arbeidsvogn) og venter på oss. Reven vi kjørte på i natt er vekk. Ved Herefoss venter et Signaturtog på oss. Så skal vi krysse tog 723 med lok og vogner på Skorstøl. Vi får et opphold på 15-20 minutter hvilket betyr at vi blir tilsvarende forsinket. Vi synes dette var unødvendig da vi kunne tatt kryssingen på Gjerstad i stedet. Så bærer det videre innover i landet. Jeg får gå av på Nordagutu

Jan Tore Hylle foran Cargolinks lok

siden jeg bor på Tinnoset.
Jeg vil takke Cargolink og lokførerne for en fin og lærerik tur. Jeg tenker på hva disse godstogene sparer miljøet og veiene for av belastning. Jeg håper det kan bli fortgang i utbygginga på Alnabru og at godstogene blir prioritert på seine kvelder og til 5-6 om morgenen. Strømforsyninga mellom Kongsberg og Nordagutu må også forsterkes.

POLENS FØRSTE LYNTOG

Den 14. desember i fjor satt PKP Intercity, Polens statlige persontogselskap, i drift en flåte av 20 nye Pendolino-lyntog fra produsenten Alstom. PKP Intercity tilbyr i hovedsak fjertog mellom Polens store byer, forbindelse til store byer i naboland og til turistdestinasjoner.

Pendolino er Polens første lyntog, og innleder en ny epoke for passasjertogtrafikken i Polen. Det betyr høyere standard, komfort og sikkerhet og kortere reisetider. Lyntoget inngår i det tilbudet som kalles Express InterCity Premium(EIP). Togene kjører på de eksisterende linjene. De polske Pendolinotogene er imidlertid ikke utstyrt med krengemekanisme. Togene knytter sammen Polens store byer; Warszawa - Wrocław, Warszawa - Katowice, Warszawa - Krakow, Warszawa - Trójmiasto, Krakow - Trójmiasto og Katowice - Trójmiasto (fra 15.3). Trójmiasto er en fellesbetegnelse på de tre byene Gda sk, Sopot og Gdynia som ligger i et sammenhengende bybånd ved Østersjøen, og betyr «De tre byene».

PKPs pendolinotog, foto Alstom

PKPs Pendolinotog består av sju vogner med plass til 402 passasjerer fordelt på 1. og 2. klasse og egne familieavdelinger. I tillegg er det godt med bagasjeplass og egne rom til sykler. Lyntogene har også en romslig restaurantavdeling med bar og border. Universell tilgjengelighet er en selvfølge. EIP tilbyr også gratis wi-fi og vil i løpet av 1. halvår 2015 også tilby underholdning i form av filmer, serier og spill. Den polske designeren maradDesign har bidratt med fargevalg og grafisk design og den italienske designeren Giorgetto Giugiaro har utformet den aerodynamiske fronten som skjuler de kollisjonsabsorberende konstruksjonene.

Pendolinotogene ble godkjent av det polske jernbanetilsynet i september 2014. Under testkjøring var Pendolinotoget oppe i 293 km/t. Dette er både ny fartsrekort på polske skinner og for Alstoms Pendolinotog.
Kontrakten mellom Alstom og PKP Intercity ble inngått i 2011 og er verd 665 millioner Euro. I tillegg til å levere 20 lyntogsett omfatter avtalen bygging av et nytt verksted i Grochów, Warzawa og ansvaret for togvedlikeholdet i 17 år. Det nye verkstedet er på 12.000 m2 og sysselsetter 130 vedlikeholdsarbeidere.

Med denne leveransen stadfester Alstom sin ekspertise som leverandør av høgfartstog, og Pendolino som et av de best selgende lyntogsettene i verden, opplyser Alstom.

Til fremme av bærekraftig transport støtter EU PKPs anskaffelse med 74 millioner Euro. I tillegg yter EUs utjevningsfond 10 milliarder Euro i perioden 2014- 2020 til videre utvikling av det polske jernbanenettet. Med 20.000 km linjer er Polens jernbanenett det 3. lengste i Europa. Til sammenlikning skal det i følge Nasjonal transportplan investeres ca 7,8 mrd. Euro i norsk jernbane i samme tidsrom(dagens kurs og 2013-kroner).

SVEITS SUPPLERER MED NYE PENDOLINO

SBB inngikk i februar avtale om å kjøpe fire nye Pendolino-togsett til ca € 115 millioner. Lyntogene skal leveres i 2016 og '17 og dekke den økende etterspørselen på strekningene Milano-Geneve eller Bern-Basel og Milano-Zürich eller Luzern-Basel.

SSBs togsett får plass til 430 passasjerer. De utstyres med nye fleksible boggier(hjulrammer) for å redusere sporslitasjen og med krenging for å kunne kjøre 35 % raskere på konvensjonelle linjer.

PENDOLINO

Lyntogene blir bygd ved Alstoms fabrikk i Savigliano i Italia. Alstom har bygd Pendolino her i over 30 år. Siden Pendolino ble lansert på 70-tallet har Alstom solgt mer enn 500 togsett verden over. Togene har kjørt over 700 millioner kilometer i passasjertrafikk.

Pendolino trafikkerer i dag i 14 ulike land og krysser 7 forskjellige landegrenser; Italia, Østerrike, Tyskland, Kina, Tsjekkia, Finland, Portugal, Russland, Spania, Slovakia, Slovenia, Seits, GB og nå også Polen. Pendolinotoget er 95 % gjenvinnbart og utstyres med elektriske bremser som sparer nesten 10 % av energiforbruket.

kilder: Alstom, PKP

DERSOM JEG VAR MINISTER

Etter å ha lest en del artikler på nettet de siste månedene, ser jeg at det snakkes mye og gjøres lite innen Norsk Samferdsel.

Det ser ut til at manglende vilje til å gjøre et ordentlig samferdselsløft er fraværende. Det skal riktignok sies at det bevilges mye penger, men midlene strekker knap nok til å dekke etterslepet for vedlikehold av norges mange kilometer offentlig vei. Det brukes masse penger og menneskelige ressurser på festtaler, utredninger, utvalg, analyser, synsinger og alt annet som ikke medfører noe som helst handling.

Dersom undertegnede var Samferdselsminister ville Norges Samferdsel vært på et mye høyere nivå enn dagens lave nivå. Undertegnede ville brukt penger og menneskelige ressurser på en mer effektiv og resultatmessig måte. Det hadde vært svært interessant om regjeringen og HM Kongen hadde bedt undertegnede om å ta hånd om Norsk Samferdsel. Det ville blitt en ny og bedre Samferdsel. Det finnes en bedre måte å finansiere veiprosjekter enn bomstasjoner i hver sving.

Noen synlige resultater med undertegnede som Samferdselsminister:
Kollektivtilbudet til Fornebu vil se dagens lys. Nytt signalanlegg for tog vil se dagens lys. Reduksjon av og enkelte steder fjerning av bilkøer. Utbygging av kollektive tilbud til eksisterende og planlagte bolig og industriområder. Etablering av flere arbeidsplasser som følge av flere ingangsatte prosjekter. Slutt på korrupsjon, svart arbeid og annet som stopper samferdselen. Årsakene til overfylte tog tas tak i. Årsakene til forsinkede tog tas tak i. Nye bruer for en bedre samferdsel. Mere gods fra vei til tog. Mere innfartsparkering for tog og buss. Ingen vegring.

Bare for å nevne noen medieomtalte prosjekter som undertegnede vil få fortgang i:

• Treg framdrift av E6 langs Mjøsa; http://www.vegvesen.no/Om+Statens+vegvesen/Media/Nyhetsarkiv/Nasjonalt/20-km-e6-langs-mjøsa-åpner-i-år
• Vil ha 8.000 parkeringsplasser utenfor storbyene; http://www.hegnar.no/okonomi/artikkel517734.ece
• Haster med å bygge et dobbeltløp i Hagantunnelen i Nittedal; http://www.rb.no/lokale_nyheter/article7577739.ece
Ikke glem at ingen tunnel er sikrere enn den dårligste sjåføren som kjører i tunnelen.
• Fotoboksar halverer trafikkdød; http://www.nrk.no/norge/fotoboksar-halverer-trafikkdod-1.11944491
• Nye togstopp på overfylte tog; http://www.nrk.no/nordland/samferdselsrad-oppgitt-over-tog-1.11944544
• Veier som ikke bygges; http://www.nrk.no/fordypning/ma-utrede-urealistiske-alternativer-1.11934793
• Togene var 10.565 timer forsinket i 2014; http://www.abcnyheter.no/reise/2014/09/25/208586/togene-var-10565-timer-forsinket-i-fjor
• Legg stasjonen her; http://www.rb.no/lokale_nyheter/article7611307.ece
• Lover at utenlandske sjåfører skal svi på pungen; http://www.dagbladet.no/2014/10/03/nyheter/samfunn/innenriks/politikk/regjeringen/35560379/
• NSB håver inn - men forsinkelsene fortsetter; http://e24.no/bil/nsb-haaver-inn-men-forsinkelsene-fortsetter/23310254

Trond Jacobsen

INNKALLING TIL ÅRSMØTE 2015

Medlemmene kalles med dette inn til årsmøte i For Jernbane. Det vil i tillegg bli sendt elektronisk innkalling til medlemmer vi har e-postadresse til.
Årsmøtet avholdes onsdag 15. april kl. 18 - 21. Oppmøte innen kl 17.30 ved hovedinngangen til Posthuset i Biskop Gunnerus gate 14, Oslo. Dette er på nordsida av Oslo S.
Da vi må innregistreres i bygningen oppfordres deltakerne til å melde seg på på forhånd; post@jernbane.no eller FJ, Pb. 3455 Bjølsen, 0406 Oslo
Det blir foredrag om trafikkstyring samt enkel bevertning.
Årsmøtet skal behandle Årsberetning, Årsregnskap, foreta tillitsvalg og stemme over forslag.
Forslag bes sendt så snart som mulig til; post@jernbane.no eller FJ, Pb 3455 Bjølsen, 0406 Oslo.
Etterhvert som de blir klare blir Årsmøtedokumentene lagt ut på www.jernbane.no - hva skjer.
Foreliggende forslag: - øke kontingenten med mellom 10 og 100 kroner. - Tillegg til formålsparagrafen: For Jernbane skal også virke for å bevare og videreutvikle en kollektiv reisekultur.

INVITASJON TIL SKANDINAVISK MØTE

Den 25.4 arrangerer vi felles møte sammen med Föreningen Svenska Järnvägsfremjandet i Lund i Skåne.
Temaene blir høgfartsbaner og bedre togforbindelser mellom de skandinaviske hovedstedene på dagens infrastruktur. Målsettingene er fem avganger daglig mellom Oslo og Stockholm + nattog, tre daglige avganger Oslo-København + nattog og nattog Göteborg-Hamburg i korrespondanse med tog fra/til Oslo og Stockholm.
Påmelding til post@jernbane.no eller FJ, Pb. 3455 Bjølsen, 0406 Oslo innen 17.4. Felles avreise fredag 24.4 fra Oslo S kl. 18.02. Vi får overnatte i Göteborg hos lederen av vår svenske søsterforening, og tar et tidlig tog videre til Lund på lørdag. Ta med lakenpose, sengetøy eller sovepose samt niste.

RINGERIKSBANEN OG E16

31. januar la Jernbaneverket og Vegvesenet fram er felles silingsrapport For Ringeriksbanen og E16.

Rapporten omfatter felles løsninger for bane og veg som alle krysser Kroksund. Statlige etater som skal ivareta berørte nasjonale interesser har deltatt i arbeidet med å vurdere konsekvensene av de ulike traséalternativene. Strekningen er stykket opp i fem deler; Sandvika-Kroksund-Gjesvalåsen-Bymoen-Styggedalen-Hønefoss.

På første etappen anbefaler etatene bane via Rustad i Bærum som kan bli et mulig fremtidig utbyggingsområde. 20 o/oo stigning. Avgreining ved Jong i Askertunnelen dim. for 80 km/t, alternativt 140. Togtilbudet anslås til 30. min. rute for lokaltog og hver annen time for fjerntog. Godstog bare unntaksvis. Sandvika st. kan få kapasitetsproblemer som påvirker den øvrige togtrafikken negativt. Derfor anbefales Sandvika utvida med to nye spor med plattform. Kostnaden for dette er ikke tatt med. Tunnelen under krokskogen anbefales med ett løp.
For neste etappe anbefales bane over Sundøya ved Kroksund og stasjon der. Kryssing for E16 anbefales på egen bru lenger sør. På delstrekning 3 anbefales tunnel for både bane og veg forbi kommunesenteret Vik i Hole for å avbøte miljøulemper. På strekning 4 anbefales Helgelandsmotraséen med lange bruer for å redusere miljøinngrep på bakken. Delstrekning 5 ligger på dyrka mark. Motorvegen foreslås tilkoplet eksisterende veg ved Ve. Ringeriksbanen koples mot dagens stasjon med dobbeltspor helt fram. Det åpnes også for en forlengelse av togtilbudet mot Jevnaker via en kortslutning av dagens jernbanesløyfe. Dermed kan toget kjøre inn til Hønefoss enten via dagens bane eller fra vest. Felles bane- og vegtrasé kan bli 90 meter breid.
Kostnadene for banen og motorvegen er grovt anslått til 26 mrd. For å spare tid er det forutsetningen at etatene skal gå rett på reguleringsplanfasen. For å kunne gjøre det må trasé være valgt på forhånd.

SD: I felles møte den 12.2 med Samferdselsdepartementet påpekte vi og Naturvernforbundet, Norsk ornitologisk forening, SABIMA og NU ulempene ved store inngrep i et av Norges mest tradisjonsrike kulturlandskaper og våtmark værnet etter RAMSAR-konvensjonen. Bruene, med trafikk i høy fart, vil være til stor ulempe for trekkende fugl. Vi påpekte at motorvegprosjektet fører til betydelig økt biltrafikk inn mot Stor-Oslo i strid med Stortingets klimaforlik om at persontrafikkveksten ikke skal tas med bil, og til utredninger for E6 og Dovrebanen som viser 18 % lavere trafikk med jernbanen dersom det også bygges parallell 4-feltsveg. Vi påpekte også den store mangelen at Ringeriksbanen over Sandvika ikke er planlagt for ordinær godstrafikk, og at kapasiteten på Gjøvikbanen; Grefsen-Roa er sprengt. Vi pekte også på at vi har jobba for en felleskorridor for Bergensbanen og Gjøvikbanen siden 2007, og at Konseptvalgutredningen fra 2008 som vraket vårt forslag ikke var godkjent.

Statsekretæt Aarseth mente det hadde vært utredet bane- og veg lenge og vel i dette området, og at det sånn sett var mindre betenkelig å gå raskere fram. Han fremholdt imidlertid at Regjeringa ennå ikke hadde bestemt seg for løsning.

Utvikling av gode miljøløsninger er en del av vår hverdag

GRØNN FREMTID

ROM Eiendom eier, utvikler og forvalter eiendommer i tilknytning til kollektivknutepunkter over hele landet. Vårt mål er å tilrettelegge for at flere kan reise kollektivt og utvikle miljøbygg med effektive energiløsninger.

ROM EIENDOM

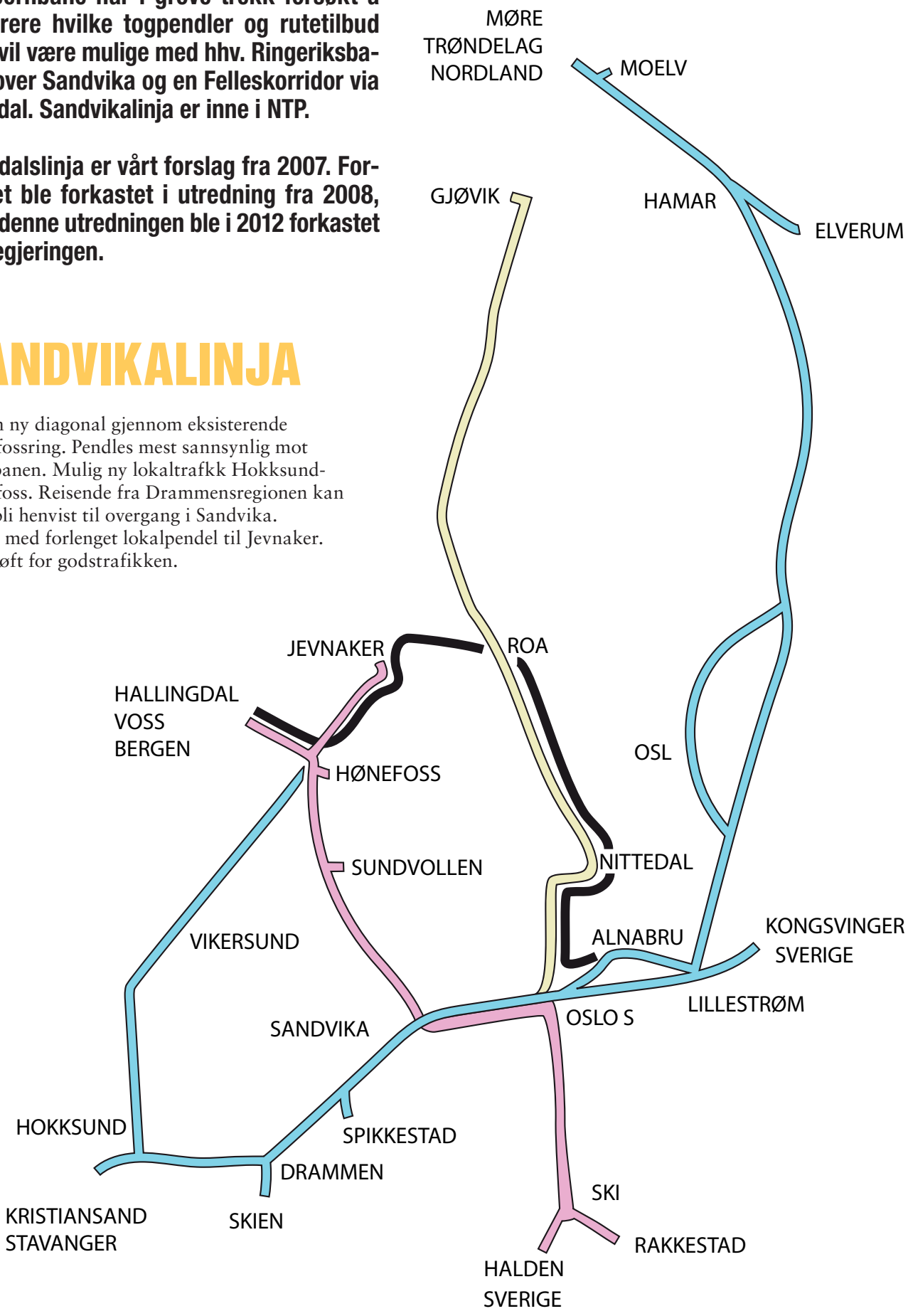
FORVALTER OG UTVIKLER EIENDOMMER PÅ OG RUNDT KNUTEPUNKT | romeiendom.no

For Jernbane har i grove trekk forsøkt å illustrere hvilke togpendler og rutetilbud som vil være mulige med hhv. Ringeriksbanen over Sandvika og en Felleskorridor via Nittedal. Sandvikalinja er inne i NTP.

Nittedalslinja er vårt forslag fra 2007. Forslaget ble forkastet i utredning fra 2008, men denne utredningen ble i 2012 forkastet av Regjeringen.

SANDVIKALINJA

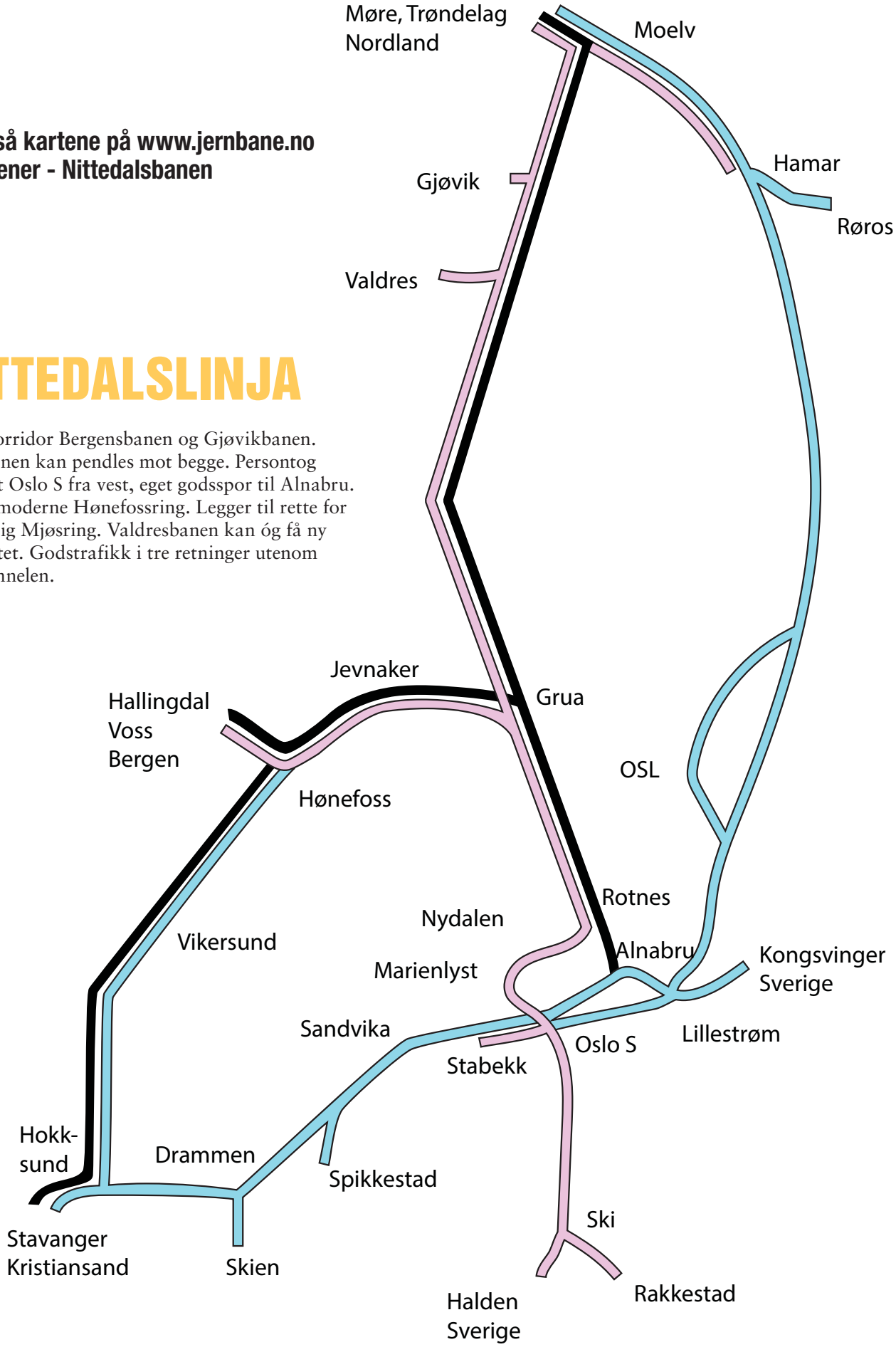
Blir en ny diagonal gjennom eksisterende Hønefossring. Pendles mest sannsynlig mot Follobanen. Mulig ny lokaltrafkk Hokksund-Hønefoss. Reisende fra Drammensregionen kan også bli henvist til overgang i Sandvika. Mulig med forlenget lokalpendel til Jevnaker. Intet løft for godstrafikken.



Se også kartene på www.jernbane.no - vi mener - Nittedalsbanen

NITTEDALSLINJA

Felleskorridor Bergensbanen og Gjøvikbanen. Follobanen kan pendles mot begge. Persontog inn mot Oslo S fra vest, eget godsspor til Alnabru. Gir en moderne Hønefossring. Legger til rette for framtidig Mjøsring. Valdresbanen kan óg få ny aktualitet. Godstrafikk i tre retninger utenom Oslotunnelen.



ÅPENT STYREMØTE, FOR JERNBANE 21.01.15

For Jernbane holdt åpent styremøte den 21. januar i Drammen for alle interesserte medlemmer. Møtet ble holdt i kjellerlokalet til Skjenkestua, byens eldste serveringssted. Elleve medlemmer deltok, herunder var hele styret, to varamedlemmer og to distriktskontakter.

Nestleder Jens Hansen på Drammen stasjon.

Møtet starta med en presentasjonsrunde hvor det også ble satt fram synspunkter og pekt på kjensgjerninger:

• Drammen kommune er antatt å vokse fra 65.000 til 90.000 innbyggere de kommende 25 åra. Byen er fullt utbygd og har ei markagrense. Det bør være høyaktuelt å kanalisere veksten vestover langs Randsfjordbanen/Sørlandsbanen.

• Norge låner ut penger til tysk motorvegbygging til lav rente, men vil ikke bygge jernbane hjemme for pengene.

• Jernbanen trenger omkjøringsmuligheter og nye traséer.

• Skal det bygges ut veg på en strekning der det går bane, så skal også banen bygges ut. Et aktuelt eksempel er strekningen Arna-Voss.

• Hovedvegene bygges stadig ut. Kommer kjøretida ned i 3 - 4 timer så vil gods på skinner være utradert.

• Nå må jernbanen bygges ut på strekningen Drammen-Kongsberg. E134 er fra 2002, banen fra 1868/72. Kongsberg Næringspark har 7000 arbeidsplasser. Kongsberg kommune har vært flinke til å føre en konsentret arealpolitikk.

• SJ skal fra august kjøre Stockholm-Oslo på 4:37 t og tre daglige avganger. Det er lite markedsføring å se i Sverige på kontinenetale togforbindelser.

• Nordnorge har 9,2 % av befolkningen, 20 Stortingsrepresentanter og 35 % av landarealet. landsdelen må ikke settes til side jernbanemessig. Fjernstyringa har stoppet opp ved Eiterstraum sør for Mosjøen. Reisa på den 730 km lange Nordlandsbanen tar 10 timer. Flere steder har saktekjøring. Snitthastigheten må opp. Di4-lokene som NSB bruker i persontrafikken begynner å nærme seg utrangering. Det skal bygges 4-Feltsveg Bodø-Fauske. Plattformene på Valnesfjord er forlenga og det er bygd en undergang under spora på Fauske, ellers ingenting. Det fantes en jernbanekomite i Nordnorge fram til 1988.

• Status for For Jernbane per 6.3; mangler kr 40.000 på driftsbudsjettet-2015. I alt 336 medlemmer. Av disse har 226 betalt kontingenten. Vi mister ca. 25 medlemmer hvert år netto.

Vedtak

• Ja til Haukelibanen (Vestlandsbanen over Haukeli) som den fremtidige hovedforbindelsen mellom det sentrale Østlandet og det sentrale Vestlandet. Haukeli bygger et nettverk som de andre traséalternativene ikke er i nærheten av. Bergensbanen beholdes som region- og turistbane.

• Ja til ROGFAST som en jernbane- eller kombinert jernbane- og vegforbindelse.

• Nittedalsbanen må utredes som fellestrase for Bergensbanen og Gjøvikbanen inn mot Oslo.

• Drammen-Hokksund-Kongsberg bør inngå som en del av IC-utbygginga Drammen-Kobbervikdalen.

• Vossebanen må minst få samme standardhvening som E16.

• Ja til elektrifisering av hele Nordlandsbanen.

• Ja til oppdatering av den siste utredningen av Nordnorgebanen fra 1992.

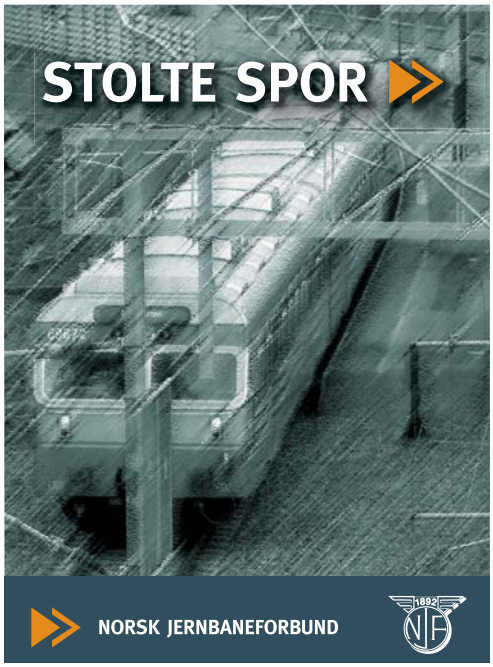
• Det bør regnes på Infrastrukturgjelda i Norge, jf. svensk praksis.
Norge bør investerer oljekapital i jernbanen/bybaner.
• FJ skal i samarbeid med andre frivillige organisasjoner jobbe for at det blir satt opp et «Klimatog» til Paris ifm. Klimatoppmøtet i desember 2015.

• Ja til at en eventuell Oslofjordforbindelse også omfatter jernbane.

Hele referatet ligger på:
www.jernbane.no

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

B

NORGE P.P.
posten

Annonser: