Tidsskrift utgitt av For Jernbane
36. årgang - Nr. 3 - 2017

FOR JERNBANE

Bli medlem! www.jernbane.no

Stortingsvalg s. 4
- Nord-Norge banen s. 6
- Västkustbanan. 8

ISSN 0802-8915

FORJERNBANE
NR. 3-2017

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: 2017 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: 650

Redaksjonen tar gjerne i mot artikler og bilder fra leserne. post@jernbane.no

FORSIDEFOTO:
Ås stasjon på Østfoldbanen.

INNHOLD

Vossebanen	3
Hva vil partiene	4
Nord-Norgebanen	6
Västkustbanan	8
5 på toget	9
Spørsmål og svar	10
Matjord	12
Eurotunnel	13
CargoNet	14

TOGREISE I NORGE

LEDER, Kjell Erik Onsrud

Sommertoget har rullet rundt i landet og over TV-skjermen. Jeg har med glede sett på. Som Sommerbåten i fjor og forfjor har toget samla folket dit det har kommet og presentert land, bygd og by på en strålende måte. Stor ros til NRK, Statsbanene og alle dem som møtte opp på stasjonene og langs linja. Naturlig nok har Sommertoget vist innlandet og Sommerbåten kysten. Men mens Sommerbåten gikk fra Kirkenes måtte Sommertoget la 1500 km Norge ligge udekket. Det jobbes nå for at jernbanen skal bygges videre nordover. En ny utredning er lovet i NTP. Måtte den gjennomføres på en åpen og ærlig måte uten føringer fra noe som har bestemt seg på forhånd. På et valgkampmøte nylig i Tromsø forplikta alle partitoppene derfra seg til å følge opp utredninga. Kravet fra møtet var at den skal utføres som en Konseptvalgutredning, med de krav som stilles til slike. Og ikke bare «i den grad det er hensiktsmessig» slik det står i NTP.

Jeg deltok også på møtet i Tromsø. Som leder av For Jernbane tok jeg sjølsagt toget og bussen. Det ga meg et inntrykk av landskapet, jernbanen og vegen som jeg ikke hadde fått med fly. Jeg opplevde at sporet ligger stødig og godt langs hele banen. Toget kjører tilsvarende godt. Jeg ser at dreneringa er utbedra og vedlikeholdte og fornyede stasjoner. Økt fornyelse har gitt resultater. På Nordlandsbanen opplever jeg at eksos fra loket trakk inn i vognenes ventilasjonssystem. Personlig synes jeg det er pyton å sitte på nattog, men alle sovekupeene var utsolgt da jeg bestilte ca ei uke før avreise. Det fins bare to sovevogner per togsett.

En ting er sikkert; en Nord-Norgebane vil få sin andel med tunell og bru. Men djevelen ligger begravd i detaljene; kurvatur, enkelt/dobbeltspor og plassering i terrenget påvirker prisen. En annen ting som også er sikkert er at med en såpass lang strekning med små bindinger til eksisterende bane, så øker friheten til å utforme en ny trase.

Gods vil nok være viktigste begrunnelse for å bygge en Nord-Norgebane. Sjømat fra Nord vil få økende betydning, om vi klarer å stoppe forsuringa av havet. Godset vil kreve at banen bygges med maks 12,5 meter stigning per 1000 meter. Men en langsom bane vil binde opp kapital og forringe kvaliteten på sjømaten. Derfor må banen planlegges med slake kurver. Da bør man også ta med persontransport. Det vil være hensiktsmessig i det grønne skiftet hvor flest mulig av transportene skal elektrifiseres.

Turen min tok et døgn og seks timer, inkludert over 3 timer med venting på overgang i Trondheim, Fauske og Narvik. Dersom IC til Lillehammer videreføres med en høgfartsbane til Trondheim(ca 500 km), slik det står i NTP at skal utredes og som IC-utredninga i 2012 slo fast at ville bli samfunnsøkonomisk lønnsom, og dersom en Nord-Norgebane(ca 500 km) bygges med en kurvatur som tillater noe tilsvarende reisetid og dersom Nordlandsbanen utbedres eller nybygges, så kunne reisetida mer enn halveres og nattog bli et godt alternativ til fly mellom Nord, Midt og sør.

Påminnelse kontingent:
Giro i midten av bladet.

VOSSEBANEN:
STREKNINGEN ARNA-STANGHELLE PLANLEGGES SOM TIDLIGERE FORUTSATT

- Jeg er opptatt av at infrastruktur-prosjekter skal planlegges så effektivt som mulig. Avtalen om planleggingsmidler til jernbane-strekningen Arna-Stanghelle som Jernbanedirektoratet og Bane NOR nå har undertegnet, sikrer at prosjektet planlegges uten opphold, akkurat slik vi har forutsatt hele tiden. Dette bidrar til at byggingen kan komme i gang så tidlig som mulig, sier samferdsels-minister Ketil Solvik-Olsen.

Jernbanedirektoratet ga tidligere i sommerbeskjed om at planleggingen av strekningen Arna-Bergen skulle gjennomføres som om de nødvendige midlene var på plass. Dette ble formalisert 10. august ved at direktoratet og Bane NOR undertegnet en avtale om planleggingsmidler for annet halvår 2017.

Vil gi store reisetidsgevinster og enda tryggere togtransport

I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det lagt opp til at prosjektet Arna-Stanghelle skal stå klart like etter planperiodens slutt i 2029. Dobbeltspor på denne strekningen vil gi en reisetidsgevinst for lokal- og fjerntog på 10-15 minutter og mulighet for flere avganger. Prosjektet vil også gi økt kapasitet for godstransport.

Vossebanen er i dag svært rasutsatt, slik at det nye dobbeltsporet også skal bidra til en tryggere togtransport.

Kilde: Samferdselsdepartementet

Godstog på Bergensbanen, foto Roar G. Nilsson

DIN E-POSTADRESSE?

For Jernbane har bare e-postadressa til ca. ½-parten av medlemmene. E-post er billig og raskt, og gjør det mulig for en fattig organisasjon å sende info til alle medlemmene. Vi oppfordrer derfor på det sterkeste til å sende oss en e-post; post@jernbane.no, slik at vi får registrert din adresse.

HVA PARTIENE VIL MED JERNBANEN

Her følger en kort oversikt over hva de politiske partiene vedtok om jernbane på sine landsmøter for perioden 2017-2021.

Bjørn Sverre Bergskaug
(bbergskaug@hotmail.com)

Fremskrittspartiet
Vei skal utgjøre grunnstammen i infrastrukturen og suppleres med jernbane, skipstrafikk og luftfart. Frp vil åpne jernbanenettet for fri konkurranse. Frp vil sette jernbanenettet i stand til å møte dagens og fremtidens transportbehov, og mener at det offentlige har ansvar for skinnegang og øvrig infrastruktur. Også andre enn staten kan finansiere, bygge, eie og drive nye jernbanesystemer eller nye jernbanelinjer.

Høyre
Høyre vil øke investeringstakten for å sikre fullgod standard på jernbanen. De vil bygge flere dobbeltspor og lange krysningsspor og bygge ut togtilbudet i storbyområdene. Mer gods skal gå på skinner. Vedlikeholdet skal styrkes og antall avganger økes. Jernbanen skal rustes opp til fullgod standard. Høyre vil arbeide for sømløse overganger mellom ulike transportformer blant annet ved å effektivisere godsterminalene, bygge nye der det er nødvendig og bedre forbindelsene mellom havn og jernbane. Høyre vil fortsette å konkurranseutsette passasjertransporten på nye strekninger.

Arbeiderpartiet
Ap vil øke antallet avganger der jernbanen representerer et reelt alternativ til biltrafikken. Ap vil legge til rette for dobbelsporkapasitet inn og ut av de store byene, øke andelen av krysningsspor, utvikle og forbedre godsterminalene for å overføre gods fra vei til bane, og legge til rette for at norske leverandører kan delta i konkurransen om fremtidig utbygging av jernbanen.
Ap ønsker ikke privatisering av jernbanen og er kritiske til deler av den nye organiseringen. Ap vil ha en gjennomgang av struktur og måloppnåelse med nåværende reform. Ap vil sikre offentlig kontroll og eierskap i jernbanesektoren, prioritere å ta igjen vedlikeholdsetterslepet, ferdigstille vedtatte jernbanestrekninger og legge til rette for elektrifisering og annen lavutslippsteknologi på gjenværende dieselstrekninger.

Venstre
Venstre vil at jernbanen skal være det foretrukne alternativet i transportsystemet, både for nærtrafikk, fjerntrafikk og godstrafikk. De vil bygge ut dobbeltspor som er tilrettelagt for høyere hastigheter. Det viktigste formålet med nye dobbeltsporstrekninger er å skape konkurransedyktige jernbanelinjer til Gøteborg, Stockholm, København og mellom de største norske byene. Venstre vil begynne planlegging av fjernstrekningene fra Oslo til Bergen, Trondheim og Stavanger, med sikte på å bygge høyhastighetslinjer. Venstre vil bygge et jernbanenett tilrettelagt for høye hastigheter (minst 250 km/t), og som har en halvtimesfrekvens mellom togavgangene i Intercity-triangelet (Lillehammer, Halden, Skien) innen 2025. Venstre vil øke investeringene kraftig og vedlikeholde og fornye det eksisterende jernbanenettet. Koble sammen Vestfoldbanen og Sørlandsbanen og bygge ny Oslotunnel. På Østlandet bør Østlandsstjerna være strategien for jernbanebygging. Østlandsstjerna inkluderer 12 toglinjer rundt Oslo. Venstre mener at Staten bør inngå avtaler med kommunene der Staten forplikter seg til jernbaneutbygging, mens kommunene forplikter seg til en miljø- og jernbanevennlig arealpolitikk. Venstre vil fortsatt konkurranseutsette persontransporten og opprettholde systemet med konkurranse innen godstransport på jernbane. Venstre vil bygge ut dobbeltspor på Ofotbanen, ha hydrogendrevne tog på Nordlandsbanen og utrede jernbane i nord.

Sosialistisk Venstreparti
Som en del av det grønne skiftet vil SV sette i gang en ekstraordinær storsatsing på en effektiv og hurtig jernbane over hele landet, og avviser samtidig ny rullebane på både Gardermoen og Flesland. SV sier også nei til ny fergefri E39 og andre motorveiprosjekter de mener er kostbare og miljøfiendtlige. SV vil også øke utbyttet fra Avinor.

SV vil at jernbanen skal være offentlig eid. Avinors investeringer skal behandles politisk. Mer av samfunnets investeringer må gå til jernbane i stedet for flytrafikk. SV prioriterer utbyggingen av Intercity-triangelet. Nye strekninger må bygges med 300 km/t som fartsstandard for å kunne bli en del av det nye lyntognettet. SV vil bedre vedlikeholdet, sikre mot ras og øke kapasiteten. SV vil planlegge og starte utbyggingen av en ny jernbanetunnel gjennom Oslo. SV vil forlenge og styrke jernbanen i nord. SV vil bygge jernbane til Tromsø og Kirkenes. SV vil fortsette moderniseringen av Bergensbanen, både mellom Bergen og Voss og mellom Oslo og Ringerike, for å redusere reisetiden mellom landets to største byer. SV vil ha en helhetlig nasjonal strategi for gods på bane, nye og moderniserte godsterminaler, kjøreavgift på lastebiler, etableringsstøtte til nye sjøtransporttilbud, utvikling av ubemannede båter og annen styrking av regulariteten av jernbanenettet. SV vil sikre nullutslippsløsninger på alle gjenværende dieselstrekninger. SV vil samle alle selskaper som driver med jernbanedrift og vedlikehold, stoppe privatiseringen og bevare offentlig monopol på norsk persontransport på jernbane, og SV vil se infrastruktur og trafikk i sammenheng.

Senterpartiet
Sp vil at toget skal være det mest attraktive transportmiddelet mellom landsdelene. Sp vil bygge ut IC på Østlandet og styrke jernbanenes muligheter også i nærheten av andre byer og tettsteder. Sp vil arbeide for å bygge flere krysningsspor, nye signalsystem og bedre vedlikehold. Dieselbaner elektrifiseres, alternativt skal de driftes på hydrogen eller i en overgangsfase på gass. Sp vil bruke offentlige anbud til å

fremme nullutslippsløsninger i jernbanesektoren.
Sp vil reversere jernbanereformen og ha en integrert offentlig jernbanesektor i Norge. Sp vil legge til rette for at også mindre norske leverandører kan delta i anbudskonkurranser om å bygge ut jernbanenettet. Sp vil ha en mer forutsigbar finansiering ut over årlige bevilgninger. Store prosjekter får egen prosjektorganisasjon. Sp vil ha et godt utviklet kollektivnett i hele landet, som gjør det enkelt å reise til og fra jobb og reise klimasmart mellom landsdeler. Sp vil gjennomføre en utredning av framtidas jernbanestruktur i og ut av Nord-Norge.

Kristelig Folkeparti
KrF vil ha en kraftig opprusting av jernbanenettet og en kraftig redusering av reisetider, hyppige avganger og bedret regularitet. Hele Intercity-triangelet skal bygges ut raskt. Der hvor vei og jernbane ligger eller planlegges parallelt skal utbygging og opprusting av jernbanen prioriteres så langt det er mulig helt fra planstadiet. Krf vil ha en forutsigbar finansiering med en sluttdato for prosjektene. Det er et mål for KrF at jernbanen er et billigere transportmiddel enn bilen.
Krf vil gjennomføre nye helhetlige utredninger som kan danne grunnlaget for en videre utbygging av jernbane i Nord-Norge. Krf står ved jernbanereformen og nylig vedtatt NTP.

Miljøpartiet de Grønne
MDG vil gjøre kollektivreisen til ryggraden i norsk samferdsel. MDG vil prioritere det som kan gi rask reduksjon i flytrafikk mellom de store byene og reduksjon i bilkjøring innen byregionene. Toget skal være det foretrukne transportmiddelet på lange og mellomlange reiser, og til det nære utland som Sverige og Danmark. Investeringene til jernbanen må øke for å sikre raskest mulig utbygging framfor endring av organisering. MDG vil ferdigstille IC på Østlandet, starte utbygging av ny jernbanetunnel gjennom Oslo. Bygge dobbeltspor på Jærbanen, Trønderbanen og Vossebanen. Gjøre alle jernbanestrekninger utslippsfrie. Gjennomføre mulighetsstudie av bærekraftige transportløsninger i Nord-Norge, herunder Nord-Norgebanen og sentrumsregionen rundt Tromsø. Redusere reisetiden med tog mellom Oslo og Bergen/Trondheim til 4 timer og mellom Oslo og Stavanger til 6 timer innen 2025. MDG vil bygge ut høyhastighetsbane mellom de største byene og forbedre utenlandsforbindelsene med jernbane mellom Oslo og Stockholm/København. MDG vil styrke tilbudene og redusere prisene på alle nattogstrekningene. MDG vil evaluere erfaringene med konkurranseutsetting av persontogtrafikk, fjerne moms på kollektivreiser, innføre nasjonalt ungdomskort som kan brukes på buss, ferge og tog og stimulere til miljøvennlige arbeidsreiser gjennom gunstige skatteordninger for ansatte og bedrifter.

Partitoppene i Troms diskuterer Nord-Norgebanen.

Rødt
Rødt vil bygge ut høyhastighetsbaner framfor motorveier og flyplasser. Utbedre og utvikle havneinfrastrukturen slik at mer av godstrafikken kan tas sjøveien. Samlastingsterminaler som kan håndtere gods fra sjø og direkte over på bane skal prioriteres. Prioritere oppgradering av Nordlandsbanen fremfor andre baner. Rødt mener Nordlandsbanen er den banen som i dag er mest nedslitt og utgjør størst risiko for ulykker, og vil gi størst gevinst ved omlegging av gods fra vei til bane. Rødt vil avslutte anbud på godstransport på jernbane. Rødt går inn for offentlig prosjektfinansiering for å sikre hurtig utbygging. Jernbanenettet skal utvides, blant annet Tromsø og Kirkenes og kobles sammen med finske og svenske linjer. Tromsø-Narvik bygges først. Alle eksisterende baner oppgraderes med flere krysningsspor, flere parallelle spor og mer effektive terminaler. Fullføre utbyggingen av fjernstyringen på stambanenettet. Samarbeid med Sverige og Danmark for å koble norsk høyhastighetsjernbane til kontinentet. Eksisterende jernbanelinjer med ulik trase skal opprettholdes der det er et stort gods- eller passasjergrunnlag, også etter at høyhastighetsjernbane er utbygd. Ta igjen vedlikeholdsetterslepet så fort det er teknisk mulig. Rødt vil sette eksisterende banenett i stand til å motstå økende ekstremvær. Rødt vil gjenreise jernbanen i Norge som en samlet statlig etat, og avvikle anbud i jernbanesektoren.

PARTITOPPER OM NORD-NORGEBANEN

Tromskomiteen for jernbane og Miljøpartiet de grønne (MDG) arrangerte den 10. august valgkampmøte om Nord-Norgebanen på Verdensteatret i Tromsø.

Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no) **og Gunnar A Kajander** (gkajander@bredband.net)

FJ var representert ved leder Kjell Erik Onsrud og nestleder og distriktskontrakt for Nord-Norge Gunnar A. Kajander. Partitoppene i Troms fra Alliansen, Høyre, KrF, Kystpartiet, MDG, Rødt, SP, SV og Venstre deltok i panelet. AP stilte med Jarle Aarbakke, som ikke står på stortingslista.

En 60-talls deltakere hadde benket seg i kinosalen på Verdensteatret. Nestlederen i Tromskomiteen for jernbane Vidar Eng kunne ønske velkommen og gi ordet videre til dagens innleder Terje Traavik, kommunestyrerepresentant for MDG i Tromsø og leder av kommunens jernbaneutvalg.

Terje Traavik la vekt på Nord-Norgebanen (NNB) som et nasjonalt prosjekt begrunnet ut fra økonomiske og klimamessige hensyn. - I første omgang lanserer vi Tromsbanen og i neste omgang den gjennomgående Nord-Norgebanen, sa han. Han la videre vekt på at beskrivelsen av den nye utredningen av banen i NTP er uklar og at det må avklares at den skal utføres som en Konseptvalgutredning (KVU) for å oppnå troverdighet.

I følge Traavik eksisterer det en flora av mer eller mindre vel-funderte anslag for kostnad for utbygging av Tromsbanen (Tromsø-Narvik, direkte overgang til det svenske jernbanesystemet, sidearm Bjerkvik-Evenes-Harstad). Han viser imidlertid til disse utredningene:

•Ekstrapolering fra 1992-utredningen ("Med toget til 69…") gir en kostnad på ca. NOK 40 mrd

•Den nylig sensurerte M.Sc. oppgaven fra NTNU (juni 2017), utført av en gruppe høyt kompetente studenter under veiledning av fagfolk fra Bane NOR, gir også en kostnad på ca. 40 mrd.

I følge Norges sjømatråd var eksportverdien av sjømat i fjor på 91,6 mrd-kroner. Rådet forventer at verdien kommer opp i 100 mrd. I år. Nord-Norges andel av eksportverdien anslås til ca. 40 %, altså i år ca 40 mrd kroner.

Paneldebatt

Vidar Eng ledet den påfølgende paneldebatten. Den ble innledet med at paneldeltagerne kort gjorde rede for sine synpunkter på jernbaneutbygging i nord.

Først ut var Alliansens leder Jarle Solli. Han mente Nordlandsbanen er den mest forsømte av stambanene og nærmest som utdatert å regne. - Nasjonalt trenger vi en moderne jernbane med dobbeltspor hele veien fra Kirkenes til Lindesnes, som han uttrykte det. Alliansen vil investere oljepengene og inntektene fra fiskerinæringen på tunge innenlandske prosjekter, blant annet jernbaneutbygging i nord, og mindre til bistand og investeringer i utlandet.

Aps tidligere ordfører i Tromsø Jarle Aarbakke var neste mann ut. Han er en klar tilhenger av NNB, men trakk i sammenhengen særskilt fram Tromsbanen (TB) som et mulig 1. trinn koplet til Ofotbanen. - Nord-Norge kommer systematisk dårligst ut i fordelingen mellom regionene, sa han. Han mente at landsdelen trenger en tyngre partner i jernbanesaker, og nevnte Finland som eksempel. - NNB er ikke bare et nasjonalt prosjekt, men også en jernbane for hele verden, som han uttrykte det. Den tilfører nettopp det vi behøver; en moderne og effektiv fraktvei ut i verden for de havressursene landsdelen produserer.

Høyre stilte ved stortingsrepresentant Kent Gudmundsen. Han pekte på at Nord-Norge har råvarer og isfrie havner. Som fraktvei har Ofotbanen stor betydning. I dag går hele 60 % av all godstransport til og fra Nord-Norge over jernbaneterminalen i Narvik. Han antydet videre at en kryssing av Tysfjord kan koste 300 mrd. kr. (?). Da er man oppe i så betydelige summer at man må forvente en viss edruelighet. Han viste dessuten til utviklingen av autonome (selvkjørende) trailere som aktuelle på blant annet en strekning som Tromsø – Helsingfors. Imidlertid var han åpen for at en jernbane kunne være lønnsom.

Krf stilte ved stortingsrepresentant, Helga M. Bjerke. Hun la vekt på jernbanen som et miljøvennlig transportalternativ. - Dessuten har partiet alt forpliktet seg til å bygge NNB. Men for at hele kjeden i transportsystemet skal fungere er det selvsagt viktig at også veinettet inn til jernbanen rustes opp, sa hun.

Kystpartiets Ahmed Aadan Warsame hadde ingen innsigelser mot NNB som han syntes var en god ide, men mente at veiutbygging og havneanlegg må komme først. Han la stor vekt på de verdier som skapes i fiskerinæringen og betydningen av fungerende fraktveier både ut i Europa og til viktige markeder lengre bort.

MDGs førstekandidat i Troms ved stortingsvalget Mikal Nerberg fastslo at det ikke var noen stor uenighet i forsamlingen. Han mente at det var nærmest umulig å være mot NNB. Utfordringen er å mobilisere for å få NNB høyere opp på den politiske agendaen. Her var han tydelig med å markere at MDG er det mest troverdige partiet når det kom til viljen til å prioritere jernbane framfor motorvei.

Partiet Rødts gruppeleder i Troms fylkesting Jens Ingvald Olsen trakk også fram NNB som et nasjonsbyggingsprosjekt. Han var kritisk til at det foreløpig bare var satt av 2 mill. kr til oppdatering av 1992-utredninga. - Dersom EUs jernbanedirektiv skal legges til

grunn kommer NNB aldri til å bygges, sa han. Han var dessuten bekymret over at jernbanereformen svekker NSB.

Sandra Borch er Troms SPs førstekandidat ved stortingsvalget. Hun argumenterte for at det første store infrastrukturprosjektet må være en jernbane videre nordover. Hun pekte også på usikkerheten omkring omfanget på den nye utredninga, og var enig i at det er satt av for lite penger til den i NTP.

Troms SV var representert med stortingsmann Torgeir Knag Fylkesnes. Han mente at landsdelen ikke har gjort leksa si. - Faren er stor for at vi enda en gang får en utredning for skuffen, sa han. Nord-Norge er den regionen som kan vise til størst vekst i godstrafikken med Europa. SV er det eneste partiet som har vedtatt bygging av NNB. Han mente at samtlige nordnorske stortingsrepresentanter må legge trykk på jernbanesaken i sine egne partier om de skal kunne overbevise velgerne i nord. Han pekte på at i tillegg til SV er det bare MDG og SP som har foreslått en ordinær KVU for NNB.

Siste mann ut var Venstres stortingskandidat i Troms Morten Skandfer. Han minnet om at det er 100 år siden det første vedtaket om Nord-Norgebanen ble fattet. - Den nye utredninga i NTP savner politisk viljekraft i forhold til store prosjekt i sør, sa han. Han viste ellers til prognoser om en forventa økning i godstrafikken og lovte å være pådriver for NNB om han kom inn på Stortinget.

I debatten kom det fram at Nord-Norge årlig eksporterer villfisk og oppdrettsfisk for mange milliarder men får lite tilbakeført i infrastrukturinvesteringer.

Replikkrunde og oppsummering

I replikkrunden framkom at Terje Traavik har spurt Jernbanedirektoratets direktør Elisabeth Enger om hva formuleringa i NTP betyr når det står at KVU-metodikk skal brukes der det er hensiktsmessig? Det ble pekt på at kravet om KVU gjelder for alle statlige investeringer over 750 mill. kr. Dermed ressonerte man seg fram til at det også måtte gjelde NNB.

Venstres Morten Skandfer mente at jernbaneutbygging i nord må få bred nasjonal oppslutning. Alliansens representant var særlig skarp i sin kritikk av de prioriteringer som gjøres når landsdelen sørger for 1/3 av eksportinntektene, men avspises med 3 % av infrastrukturinvesteringene. APs Jarle Aarbakke la vekt på viktigheten av å overbevise egne partifeller. - Politikerne må bli mer generøse mot hverandre på tvers av parti- og fylkesgrenser, og når det gjelder utredningen må man overvåke detaljene og være pådrivende under prosessens gang, sa han.

Høyres Kent Gudmundsen uttrykte optimisme i forhold til teknologiutviklingen og ville følge opp NNB-utredninga, mens Krf oppsummerte med å vise til at de alt har forplikta seg til NNB i partiprogrammet. Kystpartiets representant pekte på at vi hvert år betaler 15 mrd. kr. i bidrag til EU. Mikael Nerberg fra MDG hadde sans for tanken om et nasjonalt jernbaneforlik. Han pekte videre på viktigheten av også å kutte i CO_2-utslippenen for å stanse forsuringen av havet og at oppdrettsnæringa heller ikke kan få fortsette å ødelegge økosystemet i fjordene, slik at vi har noe å eksportere også på lang sikt.

Rødt ved Jens Ingvald Olsen var tydelig på at Troms må samarbeide med Nordland for å styrke jernbanesaken. - Kabotasjeproblemet og useriøse aktører i transportbransjen må bekjempes, sa han. Han nevnte videre at det fra 2016 er blitt tatt ut mer penger fra Oljefondet enn det er blitt satt inn. SPs Sandra Borch poengterte også viktigheten av å legge press på egen partiorganisasjon. - Nord-Norge har allerede eksportgrunnlag nok for en jernbaneutbygging nordover, sa hun. Siste ord i replikkrunden gikk til SVs Torgeir Knag Fylkesnes. Han var bekymret over følgene for Nord-Norge når EU etter hvert øker avgiftene på fossilbasert transport. SV tror et vedtak om NNB kan oppnås gjennom regjeringsforhandlinger.

Synspunkter fra salen

Samtlige i salen som fikk ordet ga uttrykk for at jernbanesaken er viktig for nasjonen og landsdelen. Både FJs leder og nestleder hadde korte innlegg. Kjell Erik Onsrud pekte på at det jobbes med en nasjonal plan for motorveier, og etterlyste en tilsvarende for jernbanen. Gunnar A. Kajander trakk inn Nordkalottperspektivet og sammenføringen av det norske, svenske og indirekte det finske stamnettet over Narvik. Han pekte på at en separat Tromsbane som forlengelse av Ofotbanen gjør at man i for stor grad blir avhengig av svensk sporkapasitet og at optimal drift ikke kan oppnås før svenskene har sluttført utbyggingen av den (delvis EU-finansierte) Botniske korridoren. Hans sluttord var at debatten i nord trenger kunnskap om jernbanens operative og strukturelle systemer.

Den overveldende majoriteten i salen ga tydelig uttrykk for at landsdelen behøver en moderne og tidsmessig infrastruktur med jernbanen som ryggraden i det nasjonale transportnettet mellom nord og sør. Budskapet var ikke til å ta feil av.

Hålogalandsbrua under bygging. Narvik stasjon i forgrunnen.

KAPACITETSBRISTEN PÅ VÄSTKUSTBANAN FIRAR 25 ÅR

Artikkelen stod på trykk i Göteborgsposten 21. juli og gjengis med tillatelse fra to av forfatterne.

Västkustbanan er jernbanestrekningen fra Göteborg til Lund som ligger litt nord for Malmö. Strekningen er c 290 km lang og høyeste tillatte fart er 200 km/t. Denne strekningen er en del av Norges rute med tog til/fra Sør-Sverige, Danmark og Kontinentet.
Debatt: Utbyggnaden av Västkustbanan är 25 år efter beslutet fattades ännu inte klar. I slutet av augusti presenterar Trafikverket ett förslag på infrastruktursatsningar. Det är ett ypperligt tillfälle(anledning) att se till att den viktiga utbyggnaden färdigställs, skriver bland annat SJ:s vd (adm.dir) Crister Fritzson och representanter för regionerna Halland och Skåne.

1992 beslutade Riksdagen om en utbyggnad av hela Västkustbanan. Men tyvärr kan vi inte fira något 25-årsjubileum – för jobbet är inte klart. Stora investeringar har skett(skjedd) för att rusta upp banan, bland annat har Hallandsåstunneln invigts(er innviet). Men vinsterna(gevinstene) av dessa investeringar dröjer, för fortfarande(fortsatt) finns 4,5 kilometer enkelspår som inte är planerade för utbyggnad. Det är med andra ord dags att bygga klart!
Längs Västkustbanan verkar några av landets viktigaste exportindustrier. Inom 30-mil från Göteborg finns 50 procent av Skandinaviens industriella kapacitet. Dessa företag bidrar redan till sysselsättningen men skulle kunna erbjuda(tilby) ännu fler arbeten som nu inte tillsätts på grund av kompetensbrist i närheten av arbetsplatserna. En fullt utbyggd Västkustbana skulle förbättra jobbmatchningen(tilgangen på arbeidsplasser og arbeidskraft), eftersom dubbelspår innebär att fler kan arbetspendla längre sträckor på kortare tid.

Det är inte bara vi som säger att Västkustbanan är avgörande för arbetspendlingen och godstrafiken. Trafikverket ser den som en av Sveriges viktigaste järnvägssträckor. Västkustbanan är också viktig för våra grannländer. Den är Norges järnväg ut till Europa och binder samman Oslo med Köpenhamn. Denna betydelse kommer att öka när Fehmarn Bält-förbindelsen, en fast förbindelse mellan Danmark och Tyskland, står klar inom cirka tio år. Då kommer tågen att kunna gå hela vägen till kontinenten. Men om regeringen dröjer med sitt beslut och Västkustbanan inte byggs ut så kommer varken vår stora handelspartner Norge eller Sverige att kunna nyttja dessa möjligheter fullt ut.

Sveriges globala företag är beroende av pålitliga godstransporter. Varje minut som en leverans är försenad kostar företagen(bedriftene) stora belopp. För att järnvägen ska vara ett realt alternativ för godstransporter måste järnvägen vara pålitlig. Men för att få så hållbara(bærekraftige) transporter som möjligt vill många företag i stället frakta mer på järnvägen. Åtgärdas(bygges ut) Västkustbanan ökar Sveriges globala konkurrenskraft och möjligheterna att nå uppsatta miljö- och klimatmål.

De korta sträckorna med enkelspår, en tiondel av hela Västkustbanan, innebär att bara en bråkdel(brøkdel) av dess potential kan nyttjas. Bostadsbyggandet hämmas, miljönyttorna uteblir och hårt trafikerade vägar avlastas inte. Det är därför vi vågar påstå att det vore dumsnålt(spare seg til fant) att inte bygga ut banan.

När Hallandsåstunneln togs i trafik i december 2015 ökade kapaciteten från fyra till 24 tåg per timme. Samtidigt fördubblar tunnlarna den möjliga godsvikten(vekta) och reducerar störningarna(forstyrrelsene) på Västkustbanan. Men denna kapacitetsförstärkning möter alltså i Helsingborg ett enkelspår på 4,5 kilometer.
Byggs sträckan ut kan vi däremot mer än fördubbla kapaciteten, från 110 till 228 tåg per dygn. Med dubbelspår skapas utrymme(rom) för fler tåg, tätare(tettere) avgångar, kortare restider och bättre punktlighet. Ett pendeltåg kan ta lika många passagerare som 200 bussar eller 1 000 personbilar. Två av tre sträckor är planerade för utbyggnad. Varbergstunneln och delsträckan Ängelholm-Maria station finns i nuvarande nationell plan för 2014–2025, vilka förutsätts säkerställas även(skal også tas med) i kommande plan. Nu kvarstår(gjenstår) de sista 4,5 kilometerna mellan Maria station och Helsingborg C. Sträckan måste in i kommande nationella infrastrukturplan. Halmstad C och Helsingborg C är strategiska noder med begränsad kapacitet. Även stärkt kapacitet på Halmstad C och Helsingborg C måste in i nationell plan. Järnvägen är aldrig starkare än sin svagaste länk(ledd). Det är först när den sista flaskhalsen försvinner som full effekt av tidigare investeringar, exempelvis de

Vinsterna med dubbelspår hela banan är enorma:

- Miljö- och klimatvinster, när person- och godstransporter kan flyttas över från väg till järnväg
- Restiden mellan Malmö och Göteborg kan bli under 2 timmar
- Kapaciteten på spåren motsvarar en 16-filig motorväg
- Trafiken kan femdubblas, från 8 tåg/timme till 30–40 tåg/timme
- Bidrar till regionförstoringen då dagens flaskhalsar är ett hinder för att utveckla den regionala kollektivtrafiken
- Minst 25 000 nya bostäder kan byggas längs med Västkusten i Skåne och Halland
- Ger tydliga samplaneringsvinster, som lägre kostnader och kortare genomförandetid, om projektet genomförs tillsammans med etappen Ängelholm-Maria station.

11 miljarder kronor som Hallandsåstunneln kostade, kan uppnås.

Stora investeringar har gjorts, men så länge de kvarvarande kilometerna enkelspår kvarstår får vi inte ut effekterna av dem. Nu har regeringen chansen att göra det som flera tidigare regeringar misslyckats med: att slutföra det infrastrukturprojekt som påbörjades för hela 25 år sedan.

Vi är många som väntat länge nog. Bygg klart hela Västkustbanan till dubbelspår!

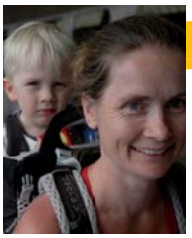
Mätta Ivarsson (MP), regionråd, Region Skåne
Dag Hultefors (M), regionråd, Region Halland
Crister Fritzson, vd, SJ
Gunnar Hagman, vd, Skanska Sverige
Kenneth Nilsson, vd, Resurs Bank AB
Björn Alvengrip, vd, HallandsHamnar AB
Ola Ringdahl, koncernchef, Nord-Lock
Jan Secher, vd, Perstorp Holding AB
Stephen Hwang, rektor, Högskolan i Halmstad
Bo Adling, ansvarig för bostadsfrågor, Sveriges Byggindustrier Syd
Per Tryding, vice vd, Sydsvenska industri- och handelskammaren
Anders Yllfors, vd, Boxon AB
Lennart Albertsson, vd, Kemira AB
Niels Vallö, vd, Helsingborgs Hamn AB
Carin Stoeckmann, vd, Byggmästarn i Skåne AB
Göran Hellström, vd, Navet AB

FEM på toget

Denne gongen har me intervjua folk som skulle reise med Stockholmstoget frå Oslo S. Me spurde dei om dei synest Sverige og Norge burde byggje ein høgfartsbane mellom hovudstedene slik at reisa kan gå unna på 2 til 3 timar.

TEODOR

Han kom med eit tog frå Hamar og skal til Stockholm. Frå Centralen tek han T-bane og buss. Dette er ei fritidsreise. – Eg har reist Oslo-Stockholm ganske mykje i det siste, svarar han. -Kvifor tog, spør eg. Kvifor ikkje buss eller fly? Han svarar at toget er bekvemt, ein slepp mykje styr med å reise til og frå flyplassar. På toget er det også stillare og har ein flaks er det også billegare. Teodor eig ein sykkel men reiser mest kollektivt til dagleg. – Høgfart ville vore veldig bra. Det skulle vere verd investeringa. Det skulle konkurrere betre med flyet, seier han.

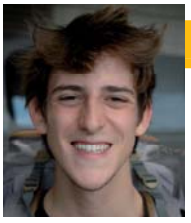


CAMILLA

Ho kom med eit anna tog til Oslo S. I Stockholm blir ho og familien henta med bil. Dette er ei fritidsreise som ho tar ganske ofte. Tog er enklare og meir bekvemt, svarar ho. Ho har både sykkel og bil. Camilla seier absolutt ja til høgfart.

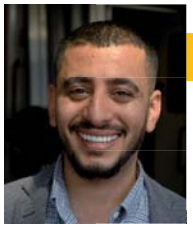
FREDRIK

Han kom med T-banen og skal til Katrineholm. Der blir han henta med bil. Dette er ei fritidsreise som han tar to til fire gongar i året. Elles reiser han ofte til Stockholm. Han har bil. Fredrik synest at høgfart hadde vore heilt fantastisk. – Då ville turen gått raskare enn med flyet, seier han.



LUCA

Han kjem frå Italia og er på 25 dagars Interrail. Han har vore i Bergen, skal no til Stockholm og sidan til København, Praha og etterkvart heim. Heime har han både bil og sykkel. –Eg reiser ofte med nattoget. Eg trur ikkje det vil løne seg for dei nordiske landa å byggje for høgfart, svarar han.



ARMIN

Han kom med Flytoget til Oslo S og skal til Stockholm. Der blir han henta med bil. Dette er ei fritidsreise som han ikkje gjer ofte. Heime i Bergen bruker han Bybanen. Han har ikkje sykkel eller bil. - Me må byggje høgfart Bergen-Oslo før me byggjer ut av landet, meiner Armin.

FOR JERNBANE

- BERRE MDG, RAUDT OG SV SOM I PRAKSIS PRIORITERER JERNBANA HØGARE ENN REGJERINGA.

Eg har stilt 7 spørsmål direkte til dei antatt 9 største politiske partia. Og fekk til slutt svar frå alle. Dei fleste partia viser i fleire av spørsmåla til prioriteringane sine i NTP. Difor først ei kort oppsummering av dei ulike partia sine innstillingar i NTP-vedtaket i juni.

Vidar Sætre
(vi-sae@online.no)

Fleirtalskoalisjonen H, Frp, KrF og V vil bruka 626 mrd på vegføremål, derav 114 av 131 mrd frå bompengar, og 320 mrd på jernbaneføremål. Samt 58 mrd på buss og 19 mrd på lokale lettbaner, derav 17 mrd frå bompengar. Prosentfordelinga er her 61 % på veg, 6 % på buss og 33 % på bane - altso ikkje 45 % til jernbane som regjeringa hevdar.

Ap og Sp vil løyva 7 mrd ekstra til prosjekt som er kostnadsrekna til 51/50 mrd. Dei forsvarar effektiviseringa med ei anna organsisering og styring av prosjekta. Her har Sp fordelt 31 mrd til veg og 13 mrd til bane, og Ap 10 mrd til klima, kollektiv og miljøtiltak. Men SV og Mdg har omprioritert frå veg til bane i sine NTP-framlegg: SV 80 mrd og Mdg 155 mindre til veg og 128 meir til bane. Medan Raudt ikkje er representert på Stortinget no.

Spørsmål 1. I stortingsmeldinga om NTP 2018-29 (i kapittel 4.2) står det at Statens vegvesen har føreslått ein nasjonal motorvegplan kostnadsrekna til 1110 mrd kr, men med eit antatt netto samfunnsøkonomisk tap på 680 mrd kr. Verken regjeringa Solberg eller Stortinget har teke stilling til motorvegplanen. Ønskjer ditt parti at dette framlegget til motorvegplan blir realisert? Eller ønskjer ditt parti istadenfor ei storstilt satsing på motorvegar å prioritera høgfarts stambaner for å kunna flytta trafikk over frå bilveg og fly til bane?
Kun Frp seier tydeleg ja til motorvegplan, men i NTP-løyvingane (som særleg Ap og H viser til) har også Ap, H, KrF, Sp og V den same vegandelen som Frp. Alle partia vil satsa sterkt på jernbana, men det er kun Mdg, R og SV som i praksis prioriterer jernbana høgare enn regjeringa. KrF og Sp er tydelege på at ein ikkje skal setja bane og veg opp mot kvarandre.

Venstre har i NTP fått gjennomslag for å greia ut strekningsvise høgfartstraséar for 250 km/t, og viser som Mdg, R og SV ein klar vilje til å satsa på høgfart.

Mdg meiner vedteken NTP vil gjera det uråd å nå klimaforpliktingane, og vil difor ha ein nasjonal høgfartsplan med mål om prinsippvedtak for å byggja i komande stortingsperiode. Raudt har som eksplisitt mål å redusera trafikken med bil og fly, og SV vil delfinansiera jernbane med bompengar, greia ut ei flyavløysingsavgift på lyntogaktuelle strekningar og auka utbytet frå Avinor.

Spørsmål 2. Ønskjer ditt parti ei høgfarts Vestlandsbane Stavanger-Bergen/Haukeli-Oslo (evt bygd som fellesprosjekt med E134)? Trur ditt parti det er råd å driva både dagens Bergensbane/Flåmsbane og ei framtidig Vestlandsbane innanfor forsvarlege økonomiske rammer og med netto positiv miljøeffekt?

Kun Raudt seier klart ja til Vestlandsbana. Mdg har ikkje teke stilling, men meiner mykje tyder på at Vestlandsbana vil vera ei god løysing. Venstre vil greia ut strekningane Oslo-Bergen, Oslo-Stavanger og Bergen-Stavanger, men vil ikkje ta avgjerd før desse er gjennomførte. Også SV vil venta med si avgjerd til etter utgreiingar. Kun Sp seier klart nei til Vestlandsbana, for dei vil kun byggja – med dobbeltspor, der det er stort nok trafikkgrunnlag. Høgre viste til NTP der Vestlandsbana ikkje er med - KrF like eins. KrF viste elles til rekordhøge jernbaneinvesteringar, men ei utgreiing av Vestlandsbana har dei likevel ikkje plass til.

Frå NTP: alle dagens stortingsparti satsar på Arna-Voss og Ringerike-Oslo, og held fast på prioriteringa av IC. Frp vil prioritera storbyområda fordi dei der ser den største nytten for jernbana: å løysa titusenvis av pendlarar sine daglege transportutfordringar. Og Ap tenkjer sameleis, fordi dei viste til Stoltenberg 2-regjeringa si vekt på storbyområda sine transportutfordringar og nei til eigne høgfartsbaner dei næraste tiåra.

Spørsmål 3. Ønskjer ditt parti å vera ein pådrivar for å byggja ein ekspresshøgfartstrasé direkte frå Langhus/Ski til Sarpsborg, og vidare om Svinesund til København, som eit første norske byggjesteg på ei ekspressbane for passasjerar og gods, med reisetider frå Oslo maksimalt 24 min til Sarpsborg (istadenfor 61 min på IC om Moss og Fredrikstad) og til København maks 2,5 timar for passasjerar og 4 timar for gods?

Kun Raudt svara ja til å vera pådrivar for ein slik ekspresstrasé, og ingen parti sa eksplisitt ja til tidsmåla hhv 24 min, 2,5 timar og 4 timar eller om Svinesund. Men SV oppgav fartsstandard 300 km/t. Mdg, R, SV og V sa klart ja til høgfart til København, men i NTP har ingen løyvd pengar til dette; alle partia (bortsett frå Raudt som ikkje sit på Stortinget) vil prioritera IC om Fredrikstad og Halden. Og Høgre slo fast at IC skal prioriterast dei neste 15 åra, medan Frp av omsyn til forfallet på dagens baner ikkje vil prioritera nye togstrekningar.

Men både dei borgarlege, Sp og Ap vil - i lag med svenske styresmakter, arbeida for betre grensekryssingar med tog - men i praksis truleg primært over Kornsjø, jf ovanfor. Ap og Sp vurderer ein nordisk infrastrukturplan. Jf òg svara på neste spm.

Spørsmål 4. Vil ditt parti arbeida for gjennomgåande tog/vogner slik at passasjerane slepp byta tog mellom Oslo og Hamburg? Kva evt andre strekningar (både innanlandske og til/frå utland) ønskjer ditt parti skal kunna trafikerast med gjennomgåande tog/vogner?

KrF vil gjera togreisa mest mogleg brukarvenleg, med effektive reiser både innanlands og til/frå andre land. Frp viser til at dei i regjering i samarbeid med EU-land, har fått på plass ein gjennomgåande godskorridor mellom Skandinavia og Italia. Frp trur dette også vil vera attraktivt for passasjertra-

fikk, men skriv at dette krev omfattande samarbeid med andre land. Medan Venstre vil starta med å betra samarbeidet med svenskane, finnane og danskane, og elles med EU/andre land og Tyskland spesielt.

Også Sp er positiv, Mdg vil vurdera dette medan Raudt svara at dei ikkje har teke stilling. Høgre og SV vil primært overlata til togselskapa å arbeida for dette. Også Ap meiner dette først og fremst er ei marknadsmessig vurdering, og dei peika på NSB som den næraste til å vurdera dette.

Spørsmål 5. Vil ditt parti byggja ein trasé frå Oslo S mot vest men deretter nordaustover via Majorstua/Blindern og vidare til Nittedal og Gjøvikbana, for m.a. å oppnå fleire pendlingsmulighetar samanlikna med noverande planar, der tog frå Follo kun kan pendla vestover forbi Skøyen?

Mdg og SV er opne for dette, og Raudt har ikkje teke stilling. Sp vil vurdera dette i neste NTP, medan KrF viser til prioriteringane sine i NTP der denne traséen ikkje er med. Venstre er for ei langsiktig løysing mot Nittedal og Gjøvikbana, men skriv òg at «ny tunnel under Oslo må komme så raskt som mulig, så må vi gå videre med forslagene fra utredningen om Oslo-navet». Ap har ikkje vurdert eller prioritert dette, og H vil prioritera ny tunnel Oslo S-Lysaker (innan 2032), og at evt andre tunnelar må vurderast på sikt. Medan Frp meiner realismen i denne traséen ligg svært langt fram i tid.

Spørsmål 6. Vil ditt parti ofra verdifull Ramsar-verna våtmark og høgkvalitets landbruksjord ved Tyrifjorden/Ringerike fordi utvida bu- og arbeidsmarknad til Hole og Ringerike er viktigare? Vil ditt parti vurdera ein alternativ Ringeriksbanetrasé Hønefoss-Jevnakertunnel til Grua og deretter i sambruk med ei høgfarts Gjøvikbane til Oslo (NB: Gjøvikbana kan knytast i hop med Dovrebana dersom den blir bygd vidare til Moelv)?

Mdg og SV gav dei tydelegaste neisvara. Mdg vil ikkje ofra våtmark eller landbruksjord, og vil difor greia ut andre traséar som Nittedalstraséen og Åsa-alternativet. Og SV vil ta vare på viktige naturområde og inkludera nye altnernativ m.a. Åsa-alternativet. Raudt var nesten like tydeleg, og svara at sjølv om det er heilt nødvendig med moderne jernbaneløysingar i eit fornybart Noreg, må ikkje dette gå på kostnad av rik norsk natur som våtmark og viktig landbruksareal.

Sp streka under at dei er for jordvern og minst mogleg tap av matjord ved samferdsleprosjekt. Og at dei støttar vidare arbeid med tverrsamband. Men at dette ikkje må gå ut over prioriteringa av IC. Dei andre partia er klare på at dei går for noverande planar. Venstre vil rett nok jobba for å unngå dei verste inngrepa. Medan Frp minner om at dei no etter 150 års diskusjon endeleg har fått istand eit konkret vedtak.

Spørsmål 7. I nyleg vedtekne NTP er det lagt opp til ei storstilt satsing på E18 men kun mindre investeringar på Sørlandsbana, på strekninga Grenland-Kristiansand-Stavanger, med betydelege reisetidsgevinstar på E18 (110 min Oslo-Stavanger derav over 60 min Kristiansand-Stavanger) men førebels ingen vesentlege reisetidsgevinstar på Sørlandsbana. Forventar ditt parti at Sørlandsbana med ein slik plan vil tapa vesentlege marknadsandelar?

Ap meiner dei manglar grunnlag for å vurdera dette, fordi Regjeringa ikkje har gjeve Stortinget marknadsvurderingar i tilknytning til NTP.

Høgre meiner det er krevjande å spå trafikkutvikling, men vedgår at det kan bli størst vekst på veg sidan mange E18-prosjekt kjem først. Men streka under at E18 er viktig for lokal- og regiontrafikken, og er i dårleg og trafikkfarleg stand. Og at jernbana blir bygd utover frå Oslo for å treffa flest mogleg reisande snarast. Men påpåeikar at innkorting av Sørlandsbana via Grenland for første gong er med i NTP. Mdg, R og SV svara enkelt ja eller ja, sannsynlegvis. Og Sp at den nok kan gjera det, men Sp vil bøta på dette med fleire krysningsspor. Venstre seier dei vil få på plass ei konkurransedugande Sørlandsbana so snart som råd, konkret med Grenlandsbana og planane for Sandnes-Nærbø. Også Frp viser til Grenlandsbana – forutan rekordhøge jernbaneinvesteringar, og meiner jernbana grunna sine kvalitetar trass i gode vilkår for bilen, vil erfara god passasjervekst.

Også KrF nemner Grenlandsbana, men forsvarar den sterke satsinga på E18. For dei ser inga motsetnad mellom å satsa på veg og å satsa på bane.

Sommertoget på Kirkenær, foto Roar G. Nilsson

TAP AV MATJORD OG BOLIGER MED RINGERIKSBANEN OG NY E16

	Reisetid	Boliger rives	Dyrket mark tapt	Klima sone	Korn-avling 3)	Årlig tapt avling
Nittedal 1)	37-40 min	2	30 mål	5	434 kg/mål	13 tonn korn
Jevnaker				4-5	490 kg/mål	
Hole 2)	35-38 min	25	250 mål	4	708 kg/mål	177 tonn korn
Hole 4)		50	1.000 mål			708 tonn korn

1) Tall fra Norsk Bane AS
(areal skriftlig og boliger muntlig) forutsetter at 50 mål matjord tilbakeføres i Jevnaker ved nedlegging av eksisterende toglinje mellom Roa og Jevnaker.

2) Tall fra Bane Nor

3) Tall fra Landbruksdirektoratet
– statistikk for 2015

4) Uoffisielle tall basert på lokale kilder i Hole kommune

Vi tror at tallene for matjord og boliger i Hole vil bli vesentlig større. Lokalkunnskap om utfordrende geologi og umiddelbare utbyggingsplaner tilsier at 1.000 mål matjord og 50 eksisterende bolighus vil gå tapt.

Gjennom Nittedal er usikkerheten rundt matjord- og boligtap langt lavere da ny togtrasé i stor grad følger dagens trasé. Ny trasé mellom Grua og Jevnaker vil stort sett gå i tunnel. Nittedal kommune har bestemt at de ikke skal bygge på matjord eller innenfor markagrensen.

Miljørett Grunnlovens §112

Kornåker; sammenhengen mellom jord og mat.

THE CHANNEL RAIL TUNNEL BETWEEN GREAT BRITAIN AND FRANCE

Trevor Garrod er tidligere leder av den Europeiske passasjerføderasjonen (EPF). Han skriver på oppfordring. For Jernbane ser for seg at Rogfast burde bygges etter mønster av Eurotunnel med høgfartstog og biltog.

Trevor Garrod
(trevorgarrod2000@yahoo.co.uk)

Since 1994 Great Britain and France have been linked by a 51 km tunnel, 38 km of it under the seabed, used by Eurostar high speed trains, freight trains and shuttles which carry lorries, coaches, vans and cars. It was necessary to have an Act of Parliament, which received the Queen's signature on July 23rd 1987, and a funding package, agreed on November 4th that year.

There had been many proposals for a fixed link between England and France and, as early as the 1880s, tunnels had been started but then the work abandoned, on either side of the Channel. In 1947, a French proposal for a tunnel with a 4-lane road and a railway in it was not pursued, partly because of the technical difficulties in ventilating it. Nearly 3 decades later, a scheme for a rail-only tunnel was well advanced until the British Government cancelled it on financial grounds in 1975.

In 1980s, however, the new Government's Transport Select Committee examined proposals for a rail-only double-track tunnel on a bridge-tunnel-bridge (a little like the Øresund link) and recommended the former, provided that it was large enough to carry shuttle trains for road vehicles. This was the proposal that was ultimately accepted. Two other projects, for a road tunnel and a road-plus-rail tunnel were rejected, as was a proposal for a bridge. There was opposition to the construction of any kind of tunnel. This was mainly co-ordinated by Flexilink, a consortium of ferry and airline companies which also included people with other vested interests or those who feared danger or disruption to their communities. Public enquiries were held and some modest changes made to access arrangements.

Finance for the project included a loan from the European Investment Bank to the Eurotunnel consortium and three share issues which raised a total of £1020 million. The British sister organisation of For Jernbane, Railfuture, for example owns a modest number of shares.

Work started first on the French side in March 1986 with a total of 11 Tunnel Boring Machines used to dig the two single tunnels, two chambers linking them and allowing trains to cross over, plus a service tunnel.

Over four years later, on October 30th 1990, the French Tunnel Boring Machine stopped and met a probe being pushed out by the British Tunnel Boring Machine and English workers met their French comrades more than 100 meters below sea level.

On May 6th 1994, the Tunnel was officially opened by the British Queen and French President, with the Belgian Prime Minister and the President of the European Commission also in attendance. A fortnight later the first shuttle started and then the first freight train. It was not until November 14th 1994 that the first Eurostar carried fare-paying passengers from London to Brussels (in 3 hours) and London to Paris (in 3 hours 15 minutes).

A Eurostar is a, 18-carriage fixed formation electric train capable of running seamlessly on the British, French and Belgian networks and so was designed for three different voltages and signalling systems.

One month later, a special party of 90 excited members of Railfuture (or the Railway Development Society as it was then called), filled two carriages of the Eurostar for a day trip to Paris. They were met at the Gare du Nord (North Station) by members of FNAUT, the French public transport users' organisation, for a buffet and a toast: «On a vu l'avenir - et ca marche!» («We have seen the future - and it works»)

The following year, a part of FNAUT members came by Eurostar for a weekend in England by train, and Railfuture organised a buffet for them in a typical London pub.

23 years later, for many of us, travelling between England, France and Belgium by train is normal. The completion of high-speed lines has cut the journey time to 2 hours London - Brussels and 2 hours 15 minutes London - Paris.

New high-speed lines on the Continent mean that a train journey from London to Marseilles, Frankfurt or Amsterdam (changing at Lille or Brussels respectively) is perfectly normal. There is now a through Eurostar train from London to the South of France and from December a through Eurostar will run London - Brussels - Rotterdam - Amsterdam.

There have been disappointments - notably with freight traffic, which has been less than forecast. One reason is that the British loading gauge is smaller than the Continental UIC gauge. Plans for sleeper trains and Eurostars North of London were also dropped as not being commercially viable. Competition from low-cost airlines is one factor here. But these services remain possible future options.

Eurotunnel was required, under the terms of its contract, to consider the eventual case for a second tunnel, road or rail. A road tunnel would have to overcome the challenge of exhaust fumes and the risk of fire (greater in moving traffic than in vehicles carried on shuttle trains).

A second rail tunnel would only be justified if the existing one were full to capacity. That point is unlikely to be reached for some years. In the meantime, the existing tunnel has show how rail can compete effectively with other modes of transport for many international journeys.

Eurotunnel, foto Wikimedia Commons

CARGONET

På For Jernbanes årsmøte holdt produksjonssjef Nils Kavli foredrag om CargoNet. Kjernevirksomheten er kombi- og systemtog i Norge og Sverige.

□ **Kjell Erik Onsrud** (leder@jernbane.no) **og Gunnar A Kajander** (gkajander@bredband.net)

CargoNet:

- Godstrafikk med kombi- og systemtog samt særskilt oppdragstrafikk for Forsvaret.
- Opprettet 2002 (som videreføring av NSB Gods).
- Moder- og operatørselskap CargoNet AS.
- Datterselskap Rail Combi AS som drifter ni terminaler i Norge.
- Medeier i vogneierselskapet Tømmervogner AS.
- Inngår i NSB konsernet.
- Konst. adm. direktør Nils Kavli.
- Styreleder Geir Isaksen.
- Antall ansatte: Ca. 430 (moder- og datterselskap).
- Lok: 61 linjelok og 20 skiftelok (egeneide og leasede)
- Vognenheter ca. 920 (egeneide og leasede)
- Øvrig rullende materiell: Eksternt eide vogner for malm- og biltransport.
- Omsetning 2016: 980 mill. kr.
- Driftsresultat 2016: -2 mill. kr (før finansielle poster).

De største volumene går som intermodale transporter. Lengste gjennomgående tog er Oslo - Narvik via Sverige(Artic Rail Express). Konkurrenten Schenker kjører samme ruta(North Rail Express). Kjøretida er ca. 27 timer inkl. teknisk håntering på Hallsbergterminalen i Sverige. Det satses på fulle tog og lange ruter. CargoNet kjører på Bergen, Stavanger, Mosjøen, Mo i Rana, Kristiansand, Brevik, Drammen, Bodø, Fauske, Kiruna og Trondheim. Alnabruterminalen er navet for de faste godspendlene. Det går også faste ruter på Nordlandsbanen mellom Trondheim og Bodø. Etter å ha vært nedlagt ble trafikken på Malmø reetablert høsten 2016 med tre avganger per uke. CargoNet har ingen trafikk på Gøteborg. Blant de største kundene av kombitogene nevnes Posten/Bring, Postnord, Schenker, DSV, Rema, ASKO, BAMA, Kjell Hansen, Autolink, Autotrans og Rana Gruber. Selskapet opererer på ni terminaler i Norge som driftes av datterselskapet Rail Combi AS.

CargoNet kjører dessuten heltog for én kunde; Rana Gruber, Moelven/Norske Skog, Avinor, Borregaard, Auto Link og Forsvaret. Som et litt kuriøst oppdrag kan vi nevne kjøring av drikkevann på flaske for produsenten Voss på strekninga Vatnastraumen-Kristiansand havn 5 dager per uke.

Typisk er et godstog 450 m langt og holder toppfart 70 km/t. Et godstog i kombitrafikk veier typisk 1000 tonn. Et malmtog veier mer enn 3000 tonn. En gang i uka kjører CargoNet multitog til Sørlandet, Bergen og Trondheim. Disse er 600-650 meter lange.
Rullende materiell består av i hovedsak egeneide og leasede vogntyper for intermodale transporter, lukkede godsvogner (litra H), tømmervogner og flatvogner. I tillegg opererer selskapet bilvogner og malmvogner som eies av respektive transportkjøper (Autolink og Rana Gruber). Lokflåten består av 80 linje- og terminallok. Av linjelok disponerer selskapet El 14 (18 stk), El 16 (15 stk), El 19/Br 185 Traxx (16 stk), Cd 312 Euro 4000 (8 stk) og Cd 66 (3 stk). I tillegg kommer 20 skiftelok som driftes av RailCombi. El 14-lokene er 50 år neste år. De kommer til å skrotes ved neste revisjon og erstattes med en ny serie leasede El 19-lok.
Tross problem med ustabilitet i infrastrukturen har CargoNets egen punktlighet aldri vært så god. I mars kom 96 % av togene fram innen en margin på 15 min. Selskapet har heller nesten ikke innstillinger. I 2015 var 155 avganger innstilt. I 2016; 50 innstilte tog og hittil i år(19. juni) 9 innstilt. Ved et tilfelle var Alnabruterminalen strømløs, noe som førte til 30 innstilte tog.

CargoNets produksjonssjef Nils Kavli informerte om selskapets virksomhet på foreningens årsmøte i Oslo den 19. juni. Foto Gunnar A Kajander.

Av operative utfordringer nevnte Kavli det at flere godsoperatører belaster kapasiteten på Alnabru, noe som tidvis skaper problem for tilgjengeligheten til lastesporene. Argeste konkurrent er lastebilen. Billig utenlandsk arbeidskraft og kabotasje gjør det ytterligere krevende. Svenske Green Cargo(SJ) er en togkonkurrent. De kjører en daglig avgang på Bergen hvor de har dumpa prisen, kunne Kavli fortelle.

I 2016 hadde selskapet en omsetning på 980 mill. kr og et driftsunderskudd på 2 mill. kr. I perioden 2008-2015 var akkumulert underskudd 500 mill. Green Cargo har heller ikke tjent penger på flere år, fortalte Kavli.

Regjeringens politikk med å gjeninnføre og øke baneavgiftene vil gjøre det enda mer krevende for tog å være konkurransedyktig. Dette står i motsetning til samme regjerings målsetting om å overføre godstransporter fra veg til bane. Nå ligger nivået på ca. 3 mill. kr. per år som CargoNet må betale. – det kan vi håndtere, sier Kavli. Men Bane Nor vil 10-doble dette over implementeringsperioden (4 år). - Det blir utfordrende i forhold til å holde en konkurransedyktig pris, sier Kavli.
Om CargoNet fikk prioritere på infrastrukturen så ville Kavli heller hatt noen diesellok i beredskap framfor å elektrifisere lange dieselstrekninger. Mest penger ville han investert i å bygge hyppige kryssingspor. - Det er viktig for å sikre god flyt, unngå stopp og langvarig venting. Når det gjelder terminalene må også de ha kapasitet nok til å kunne ta imot flere og lengre tog, sier Kavli.

På spørsmål fra oss om hvordan det vil være å dele sporene inn mot storbyene med lokaltog i 10-minuttersfrekvens (Ruteplan 2027), svarer Kavli at det vil bli utfordrende og kreve at alt går smertefritt. På spørsmål om Gøteborgtrafikken svarer han at toget har tapt på tida mot trailer på ny motorveg. - Med ny bane og kjøretid på 3 – 3,5 timer ville vi sett store markedsandeler for toget, tror Kavli. Han svarer også at det er fullstendig feil at tid ikke betyr noe for gods.

Nils Kavli er fra 1 juli 2017 konstituert som ny adm. direktør i CargoNet etter Arne Fosen, som tar over som leder for NSB Persontrafikk.

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

B

NORGE P.P.
posten

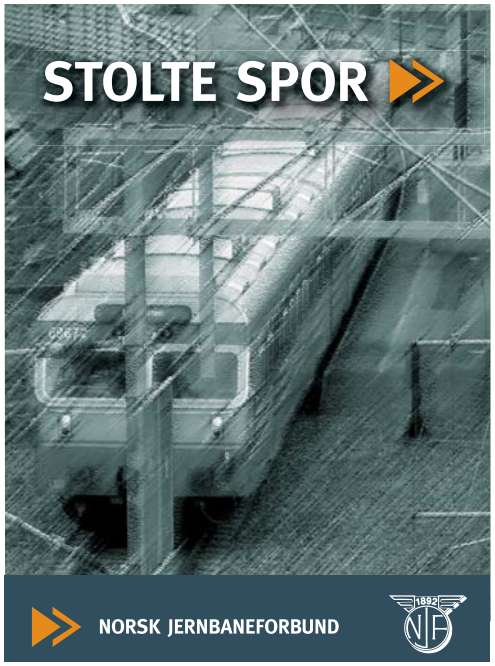
Annonser:

STADLER – WE BUILD YOUR TRAIN WITH PASSION.

www.stadlerrail.com

VISIT US:
Elmia Nordic Rail
10.-12.10.2017
Booth B03:20

STADLER



STOLTE SPOR

NORSK JERNBANEFORBUND

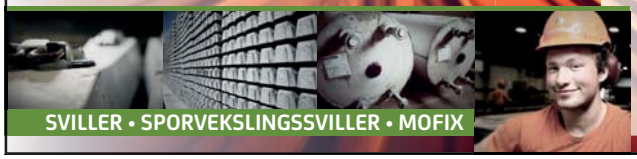
PÅ SPORET MOT FRAMTIDEN

Spenncon Rail er stolt produsent av jernbanesviller i betong – og i dag finnes våre sviller på de aller fleste togstrekninger i Norge.
Vi kan miljø og våre kort-reiste elementer lages av miljøvennlig betong.

futuria.no

Spenncon Rail AS
Hensmoveien 98
3516 HØNEFOSS
+47 452 01 228
post@spennconrail.no
www.spennconrail.no
www.consolis.com

CONSOLIS
SPENNCON RAIL



SVILLER • SPORVEKSLINGSSVILLER • MOFIX