Tidsskrift utgitt av For Jernbane
36. årgang - Nr. 4 - 2017

FORJERNBANE

Bli medlem! www.jernbane.no

Gods og fjerntog ut? s. 2
- Svillefabrikken s. 8
- Berlin-München s. 12

ISSN 0802-8915

FORJERNBANE
NR. 4-2017

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: 2018 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:
CargoNets godstog til Bergen passerer Storo i Oslo.

INNHOLD

ENOVA - marknadsutvikling	3
Nordmenns flyvaner	4
Oppsplitting og samspill	6
Skandinaviske togforbindelser	7
Svillefabrikken	8
5 på toget	9
Nasjonal Transportplan	10
Indias første høgfartsbane	11
Berlin-München på 4 timer	12
Kunnskapsbløff	13
Kontrollkommiteén enig	14
Seminar i Narvik	15

GODS OG FJERNTOG UT?

LEDER, Kjell Erik Onsrud

Regjeringas jernbanepolitikk spriker. På den ene sida har Regjeringa vedtatt ei godspakke til 18 mrd. som innebærer investeringer og fornyelser på godsterminaler og linjenettet over 12 år. På den annen side har de innført avgifter som togselskapene må betale for å kjøre på skinnene. I 2017 er avgiftene på et lavt nivå, og ødelegger ikke jernbanens konkurranseevne. Men det er varsla at avgiftene skal økes. De kan komme opp på et nivå som blir problematisk. Konkurransen i transportsektoren er skarp. Det skal ikke mange ørene per tonnkilometer i forskjell, om i det hele tatt noen, før bedriftene bytter transportmiddel. Ikke minst bidrar kabotasjekjøringen med østeuropeiske sjåfører til konkurransen. Persontrafikken får kompensert de økte avgiftene. Det gjør ikke godsselskapene og heller ikke NSBs fjerntog på Bergens- og Dovrebanen. Som personlig reisende kan man ha visse preferanser, men for gods gjelder 100 % pris. Regjeringas milliardsatsing kan veltes av en relativt sett liten avgift.

På infrastrukturen er jernbanens fremste konkurrenter E6, E16, E18 og til dels E39. Det er konkurranse om transportene og om investeringene. Vi er ikke langt unna et fullført motorvegnett i intercity på Østlandet. Regjeringas nyopprettede selskap Nye Veier AS har i oppdrag å realisere et sammenhengende motorvegnett, for det meste 4-felt, fra Rogaland via Agder og Østlandet til Trøndelag. Det skal bygges stort og rasjonelt. Ledelsen i Nye Veier mener de kan gjennomføre oppdraget på 12 år. Da skal det fortsatt være fem år igjen til dobbeltspor i intercity er fullført. Vil godstogene og fjerntogene overleve denne strategien? Vil det nasjonale jernbanenettet falle fra hverandre og framtida sitte igjen med utvidede forstadsbaner rundt de store byene?

Regjeringas utbyggingspolitikk for dobbeltspor i intercity er også ganske kavete og provinsiell. I flere år har det vært bygd litt her og der og uten tanke på hvordan et konkurransedyktig, nasjonalt jernbanenett bør utformes. Riksrevisoren har påpekt lav nytte av investeringene. Attpåtil er intercity utvida med en 4. strekning; Ringeriksbanen/E16. Et prosjekt med så negativ samfunnsnytte at det nær nuller ut nytten av indre intercity 2 ganger.

For Jernbane mener Stortinget må fullfinansiere intercitytriangelet og sette en dato for når det hele skal være ferdig. Bane NOR er et foretak og kan få statslån. Utbygginga bør konsentreres om én helstrekning av gangen. Bane NOR bør få samme frihet som Nye Veier til å ta dette valget. For Ringeriksbanen/E16 bør det finnes et alternativ med bedre samfunnsøkonomi/økologi. Vi har lenge pekt på Nittedal(løfter to baner, tar med godset + sterke nettverkseffekter) for jernbanen og oppgradering i hovedsak i dagens trasé for E16.

Godt nytt år!

Kontingent 2018:
giro i midten av bladet.

ENOVA – MARKNADSUTVIKLINGA I 2017

Enova la i november fram rapporten om utviklinga av klimagassutsleppa. I 2016 var dei norske utsleppa av klimagassar på 53,4 millioner tonn CO2-ekvivalentar.

Kjell Erik Onsrud
(leder@jernbane.no)

Utsleppa har vore relativt stabile sidan 1996. Norge har lovfesta å redusere klimagassutsleppa sine med minst 40 % innan 2030 samanlikna med 1990. Same året skal vi også vere klimanøytrale – dvs. kjøpe utsleppskvoter for resten. I 2050 skal utsleppa vere reduserte i størrelsesorden 80 - 95 % i høve til 1990.

Transportsektoren har vore den største kjelda til klimagassar i Norge dei siste 13 åra, med ca. 30 % av utsleppa. Om lag 1/2 av norske klimagassutslepp er i dag omfatta av EU sitt kvotesystem. Transport står for dei største utsleppa i ikkje-kvotepliktig sektor, og er difor ein viktig sektor å kutte i innanlandske utslepp.
Mellombelse tal for 2016 syner ein nedgang i dei totale utsleppa på 0,9 % frå 2015. Den viktigaste årsaken til nedgangen var mindre bruk av fossile brensel til vegtrafikk – ikkje av di vi køyrde mindre, men av di vi blanda inn meir biodrivstoff i bensin og diesel.

Utsleppa frå transportsektoren har likevel auka frå 14,7 millioner tonn CO_2-ekvivalentar i 2000 til 16,7 millioner tonn CO_2-ekvivalentar i 2016. Utsleppa per transportert mengde går ned, men transportomfanget aukar. Sjølv om salet av elbilar no utgjer over 15 % av nybilsalet, er framleis berre kring 4 % av den totale personbilparken elektrisk. Per juni 2017 finst det kring 1500 offentleg tilgjengelege snøggladepunkter. Fleire er under planleggjing eller utbyggjing. Ved utgangen av 2016 fanst det 47 hydrogenbilar i Norge, 5 fyllestasjonar for personbilar og 1 for bussar (alle på Austlandet).

Mens gjennomsnittlege CO_2-utslepp frå nye bilar var 144 g/km i 2010, hadde nye personbilar i 2016 eit gjennomsnittleg utslepp på 93 g CO_2/km, klart betre enn EU sitt snitt på 118 g/km.
I 2016 vart det solgt omlag 1,2 milliardar liter bensin (10,5 TWh) og 4,0 milliardar liter diesel (40 TWh). Dette tilsvarar 13,5 millionar tonn CO_2. Salet av diesel har auka kraftig sidan 2005. Av marin gassolje og marin dieselolje vart det i 2015 solgt 1,55 milliardar liter (15 TWh). Dette tilsvarar 4,2 millionar tonn CO_2. Forbruket av flytande biodrivstoff auka frå 1,6 TWh i 2015 til 3,9 TWh i 2016, ei auke på 140 %. Omsetninga utgjorde om lag 10 % av omsatt bilbensin og autodiesel.

I 2015 utgjorde vegtransport 87 % av personkilometrane. Totalt 78 % kom frå personbiltransport.
Godstransporten er attende på nivået før finanskrisa. Godstransport på veg og sjø har hatt ei auke i perioden 2010–2015, mens det har vore liten endring i godstransport på bane.

Kjelde:
Enova Marknadsutviklinga 2017

TOGREISE TIL TROMSØ

Jeg ønsker å komme med noen kommentarer til lederartikkelen i forrige utgave av medlemsbladet.

Trond Andreassen

Jeg er selv tilhenger av Nord-Norgebanen, bygd videre fra Fauske.
I utredningen fra 1992 hadde Nordlandsbanen en viktig rolle som grunnlag for utbygging av Nord-Norgebanen. I dag tar reisa fra Trondheim til Fauske 9t og 30min. 1992-utredningen forutsatte en oppgradering av Nordlandsbanen, noe som ville gitt en reisetid på 4t og 15min for samme strekning. Dette med en hastighet opp til 200 km/t. Mye av Nordlandsbanen ville ikke da gå i dagens trasé. Det vil innebære utretting av mange kurver og nye tuneller.

Det er ingen tvil om at godstransporten vil være grunnlaget for satsinga. Men man ser også at satsing på lokaltrafikk har noe for seg. Saltenpendelen er et godt eksempel på det.

Alle snakker om å få gods på jernbanen snarest mulig over grensen til Sverige. «Ingen har det så travelt som en død fisk» Er problemet da løst? Nei, vi vil være helt avhengig av svenskenes velvilje for sportilgang gjennom Sverige, ned til Alnabru. I dag går gods raskere fra Narvik til Alnabru over Fauske og Nordlandsbanen med omlasting fra bil til tog. Svenskene har problem med å holde hastigheten i Nord-Sverige, på grunn av dårlige spor. Nordlandsbanen må oppgraderes for elektrifisering og videreføres i Nord-Norgebanen. Om den skal legges innom Narvik, ser jeg ikke nødvendigvis behovet for. Narvik har sin malmbane å ta seg av. Men Alta og Tromsø vil være viktige byer å nå.

Det som ikke tas med i et regnskap for en slik utbygging er avskrivningstiden en jernbane har. Den vil være alt fra 50 til 100 år. Vi ser i dag jernbanestrekninger som er bygget for over 100 år siden, og som fungerer enda. Staten Norge har forsømt oppgradering av mange jernbanestrekninger.

Mer gods på jernbane!

NORDMENNS FLYVANER

På klimafrokosten til Norsk klimastiftelse den 8.11 var tema flytrafikk, taxfree og klima. Det ble holdt fem ulike faglige innlegg og til slutt en paneldebatt hvor også politikere deltok.

Borgar Aamaas, meterolog og seniorforsker Cicero senter for klimaforskning:
Luftfart er en liten sektor. Klimaeffekten betyr mye. Utsleppa skjer om lag 10 km opp i atmosfæren. Kjemien her er ikke den samme som ved bakken. Det pågår en masse forskning på feltet. Det er direkte og indirekte effekter. Noen typer utslipp er også nedkjølende. Spesielt for fly er kondensstripene som kan føre til dannelse av fjærskyer eller sirrusskyer. Dette er ekstremt oppvarmende, men kortlivet, ca. 5 timer. Transport står for 1/3 av klimagassutslippene. Innafor dette utgjør innenriks fly 1,4 mill. tonn CO_2 ekvivalenter eller 2,6 %. Dette er også det store bildet internasjonalt.

Veksten i flyreiser er imidlertid stor, særlig reiser mellom land. For Norges del er feriereiser en viktig driver. Tar man med alle klimaeffekter og reiser til/fra utlandet kommer fly dårligere ut. Da er klimaeffekten fra fly like stor som fra bil. Utslippa per pers fra et stappfullt fly tilsvarer å kjøre samme distanse aleine i bil.

Egil Thompson, konserndirektør kommunikasjon og marked i Avinor:
Avinor har også som mål å kutte klimapåvirkningen fra luftfarten. Det er en betydelig utfordring. Flyplassdriften står for en liten del av utslippene. Avinors egne utslipp gikk ned i 2015. SAS og Norwegians utslipp per passasjer går ned. Avinor har 8 flyplasser som går med overskudd og subsidierer de øvrige. Taxfreesalget gir 2,5 mrd. i årlige inntekter hvorav 1 mrd. kommer fra alkohol. Dette tilsvarer underskuddet på de andre flyplassene. Klimaeffekten av alt flydrivstoff solgt i Norge utgjør 2,8 mill. tonn CO_2 tilsvarende 5 % av alle norske utslipp. Utslippene fra all innenriks sivil luftfart var 1,27 mill. tonn eller 2,4 % av samlede norske utslipp. Globalt slipper luftfarten ut 781 mill. tonn tilsvarende 2 % av alle menneskeskapte utslipp. Utenlandstrafikken vokser sterkest. Det nye er at utlenningers reiser til Norge utgjør den største delen av veksten. Det tilbys i dag 1 % biofuelinnblanding i Bergen og Oslo. Det er teknisk mulig å blande inn 50 % biodrivstoff i dag. Avinors mål er at i 2030 skal 30 % av allt solgt drivstoff være biofuel. Politikerne kan fremme produksjon/utvikling av biodrifstoff ved for eksempel. å la CO_2 avgiften og passasjeravgiften brukes til å skape et marked for biofuel.

Avinor tror at batterifly kan bli velegnet for småflyplassene og kortere avstander. Om 15-20 år tror Avinor vi kan se slike fly i rutetrafikk.

Holger Schlaupitz, fagsjef i Naturvernforbundet:
Lange internasjonale ruter har størst vekst. Det er en liten andel av verdens befolkning står for disse utslippa. Skulle alle flydd på samme måte blir det veldig problematisk. Internasjonal luftfart subisdieres indirekte ved at den verken ilegges drivstoffavgift eller moms. EU regner med at det for deres vedkommende tilsvarer ca 42 mrd. EUR i indrekte subsidier. Det grunner i en avtale fra 1940-tallet som forbyr å legge avgifter på luftfart mellom land.

Naturvernforbundet mener likevel traktaten ikke hindrer at to eller flere land seg imellom kan bli enige om å avgiftslegge flytrafikk seg imellom. Verken Kyoto eller Parisavtalene om klima stiller noen krav til kutt i luftfarten. Gjennom ICAO er det kommet internasjonale krav om drivstoffeffektivitet, utslipp og kvotehandel, men den betyr lite i praksis. Målet er at utslippene skal stabiliseres på 2020-nivå. Det er anledning til å gjøre det med kvotekjøp. EU har et kvotesystem. Luftfart ble inkludert i 2012. EU ville også inkludere flytrafikk inn og ut av EU. Det førte til ramaskrik internasjonalt. EU måtte gi etter. Det er ikke innført moms mellom EU-land. Avinor har et mål om å vokse. Veksten kommer der det ikke finnes noen virkemidler i dag. Taxfree bidrar til at prisene holdes lave. Landingsavgiftene for flyselskapene kan holdes lave. Avinor har en bonusordning for flyselskap som har trafikkvekst. Utbygging av flyplasser binder opp store penger og legger tunge føringer på politikken, men Avinor trenger ikke gjennomføre Konseptvalgutredninger slik man må for veg og bane. Daglig flyrute Oslo-New York tilsvarer utslipp fra 50 000 personbiler, til Bankok 75.000 personbiler. Medregna cirruseffekten. Dette skjer utenom alle politiske virkemidler. Jo større vekst jo mer må erstattes med bedre alternativer.

Biofuel er omdiskutert. Flere andre sektorer ønsker å bruke denne biomassen. Viktig å få en høyere pris på utslipp. Avvikle taxfree. Ikke øke flyplaskapasiteten. Tror avgift på sete vil stimulere til bedre utnyttelse. Flypassasjeravgiften vi hadde tidligere var på 330 kr (inflasjonsjustert). I dag er den på kr. 80. Sverige, Tyskland og Storbrittannia innfører en differensiert avgift fra nyttår. I Sverige blir den på 280 kr. På reiser til Europa og 430 kr. på lengre reiser.

Christoffer Ringnes Klyve, nestleder i Fremtiden i våre hender
Utarbeida en Rapport om avvikling av taxfree. Norge har fem av de 25 mest trafikkerte flyrutene i Europa. Få land flyr mer innenlands en oss. Argumentet mot avvikling av Taxfreeordningen er at småflyplasser legges ned og folk handler heller i utlandet. Viktig å presisere at Taxfreeordningen gjelder avgitsffri innførsel uavhengig av hvor varen er kjøpt. Verdien av Taxfree tilsvarte ca. 350 kr per solgte billett – litt under 1/4 av Avinors inntekter. FIVH mener det ikke vil koste så mye å kutte Taxfree.

Avinor vil fylle ledige lokaler med annet salg, noe av salget vil overføres til Vinmopopolet og andre butikker. Netto tap anslås til omtrent 800 mill. Hvordan dekke dette? Avinor kan øke landingsavgiftene, Stortinget kan

bevilge til småflyplassene og/eller rutene som trafikkere her. Økes billettprisen med mindre enn 100 kr. For alle reiser er tapet dekt. Flyplassasjeravgiften kan økes og Avinor få dette tilbake. Avinor kan pålegges lavere krav til utbytte til Staten. Fjerning av Taxfree vil trolig bare medføre noen få prosent nedgang i flytrafikken. De største gevinstene vil sannsynligvis være helsemessige pga. lavere alkoholkonsum.

Kåre Gunnar Fløystad, fagsjef i ZERO
I perspektivet mot 2030 hvor andre sektorer skal halvere sine utslipp og luftfarten skal ligge stabilt, så begynner det å bli betydelig. Tre muligheter. Redusere flyging. Fly så effektivt som mulig, mer effektive fly. Fase inn andre drivstoff/el. Biodrivstoff er ikke lønnsomt i dag. Produksjonen er liten. Det er Ikke betalingsvilje. Bestiller man biojetfuel i dag må raffineriet stenges og renses først. Da blir det dyrt; 2-3-4 ganger så dyrt. Det jobbes med å innføre krav om 1 % innblanding av biodrivstoff til luftfart. Det vil medføre ca. 15 øre/l økt kostnad + avgifter.

Håper på utvikling av batterier, men det er fysiske begrensninger. Energitettheten er i dag ca 300 wh /kg. Da er det 10 gangern igjen til effektiv tetthet på fossilt fuel. Fossil flyet blir lettere og lettere ettersom det flyr, så ikke et batterifly. Airbus har fløyet lite elfly over den engelske kanal. Det er fløyet jorda rundt med et solcelledrevet fly. Ser med interesse på utvikling av hybridfly. Widerøe forlenger driftstida på sine fly for å se hva som blir tilgjengelig framover. 100 seters fly er kommersielt interessant. Fly under 19 seter er enklere å få sertifisert. Kanskje vil vi få flere og mindre fly i lufta?

Fra debatten. Her deltok foruten foredragsholderne Anna Kvam, talsperson for Grønn Ungdom, Eigil Knutsen, stortingsrep. Ap og Stefan Heggelund stortinsrep. H.
Ap: luftfartens utslipp utgjør mer enn hele Oslo kommunes utslipp. Det må kuttes slik at folks reisevaner blir bedre. Vi må få på plass bærekraftig biodrivstoff. Ap går inn for 40 % innblanding i 2030. Bør også ha klart mål om nullutslippsfly innen 2030, det gir bransjen et insentiv. Ville ikke innført taxfree i dag. Tror taxfree vil bli fasa ut. Viktigste utfordring er å få en riktig prising av CO_2 utslipp. Ønsker en bedre modell for flypassasjeravgift. Tror det på sikt blir dyrere å fly. Gjennomsnitts flypassasjeren tjener godt over snittet. Vi må begynne innenlands for å vise hvordan vi ønsker å kutte utslippene.

H: enig i mye av Ap. Må ha riktige tiltak. Bio bruk må gi avgiftslette. 80 % av norsk innenriks luftfart er omfatta av kvotesystemet. Dette er et bra virkemiddel. Her må det jobbes internasjonalt. Dette er krevende. Er for taxfree. Viktig for småflyplassene. Tror det er farlig å fjerne taxfree da klimaeffekten er liten. Skaper irritasjon og skader klimasaken. Holde oss unna symbolpolitikk. Ubyråkratisk måte å finansiere småflyplassene. Kan være åpen for å øke avgiftene på flyreiser. Sterke virkemidler og klare målsettinger har virket for elbil.

Grønn ungdom: håper at fly er en del av framtida. Heier på biodrivstoff og test av elfly. Skal vi kutte raskt har det best effekt å fly mindre. Flyreiser er den mest feilprisa tjenesten i verden. Er det ok å bygge ut flyplassene når vi skal kutte 40 % utslipp innen 2030?

FIVH: feil at det ikke har noen effekt på klima å kutte taxfree, men feil bare å framstille som klimatiltak, helse også viktig.

NNVF: viktigst å stanse den planlagte veksten. I EU ble taxfree mellom land avskaffa i 2000. Trenger en helhetlig plan for bruk av biomasse. Internasjonale forhandlinger er kjempetunge prosesser. Masse motstand fra sterke krefter. Innenlandske kutt og bilaterale avtaler er enklere få til.

TOGTILBUDET PÅ ÅS

Det har i høst vært fokus på togtilbudet til Ås i Akershus. Spørsmålet er hva kan gjøres nå for å forbedre tilbudet? For Jernbane skreiv brev til Jernbanedirektoratet(JBD) og foreslo at rushtidsavgangene på linje 21 Stabekk-Moss ble utvida til hele driftsdøgnet. Dette er svaret vi fikk:

Det første store løftet i togtilbudet for strekningen Ski-Moss vil komme etter at Follobanen åpner i 2021 og når dobbeltsporet Sandbukta–Moss er ferdig i 2024. Eksisterende kapasitet på infrastrukturen tilsier at det ikke er rom for å gjøre omfattende tilbudsforbedringer på kort sikt, og at forbedringene må begrenses til målrettede enkelttiltak.

Jernbanedirektoratet har en trafikkavtale med NSB og denne definerer omfanget av togtilbudet som skal leveres til kundene. På Østfoldbanen ser vi at kundetilbudet ikke er tilstrekkelig for å dekke markedets etterspørsel. Dette gjelder særskilt sittekapasitet for arbeidspendling til Oslo og frekvens for arbeidsreisende/skoleelever i motstrøms pendling til Ås, Vestby og Østfoldbyene.

I dialog med NSB og Bane NOR uttreder vi muligheter for å kjøre flere avganger i Oslo-Moss i morgenrush og Moss-Oslo i ettermiddagsrush. Vi ser på en løsning med 3 nye avganger hver vei for å etablere tilnærmet 30 -minutters frekvens i rushtiden for motstrøms pendling. Nye avganger på en allerede belastet infrastruktur forutsetter at andre togavganger må tilpasses og dermed må endringen gjennomføres i forbindelse med et ordinært ruteterminskifte. Dette krever også finansiering, og vår målsetting er å få til denne tilbudsforbedringen ved ruteendringen i desember 2018.

Vi vurderer også mulighetene for å etablere en vendemulighet mellom Ski og Moss som kan tas i bruk i forbindelse med Follobanens åpning, dersom dette muliggjør et bedre togtilbud syd for Ski før Sandbukta-Moss-Såstad åpner. Vurderingene begrenses til tidligere eller eksisterende sidespor mellom Ski og Sandbukta, og vi utreder nå investeringskostnadene dette vil medføre.

OPPSPLITTING OG SAMSPILL

Jernbanereformen medfører opprettelsen av tre nye selskaper. Forum for nordisk jernbanesamarbeid holdt den 10.12 seminar hvor tema var hvordan sikre behovet for samhandling i en jernbane med mange aktører. Entur, Mantena og Norske Tog er alle skilt ut av NSB(konsernet). De presenterte seg og sine tanker om utfordringene.

Entur SF ble presentert av Anette Skaarnes, leder av Kunde & Marked og Hanne Nettun Breivik, prosjektsjef tjenesteutvikling. Et system for ruteinfo og billettsalg er såpass krevende å etablere og drifte at for å sikre framtidige nye togselskaper lik tilgang til dette, så ble NSBs system tatt ut av konsernet og døpt Entur. Eierskapet forvaltes av Samferdselsdepartementet. Kundene skal i framtida slippe å måtte forholde seg til flere togselskaper for å få kjøpt en billett som går over grensene for de nye anbudspakkene.

Entur har 200 årsverk. De håndterer kundesenteret med ½ mill. henvendelser i året, salg av togbiletter på nett, automat og de få stasjonene som fortsatt har skranke. I følge NSB er 85 % av bilettsalget selvbetjent. Entur har også fått oppgaven som nasjonal reiseplanlegger. Norge har 60 kollektivselskaper, 3000 ruter og 58.000 stoppesteder. Alle kollektivselskaper er pliktige til å rapportere inn gjeldende ruter til Entur. Entur har ansvar for salg av togbilletter i utlandet og løsninger for at utlenninger får kjøpt togbilletter i Norge.

Dersom selskapene har sanntidsinfo skal dette også gjøres tilgjengelig gjennom Entur. Entur skal også kunne håndtere info om hyppig vekslende priser, slikt som SJ AB er kjent for. Norsk reiseinformasjon er blitt en del av Entur. Det jobbes for at fylkeskommunenes billetteringsselskap også skal bli det.

Per i dag selger Entur billetter for NSB og Ruter. Alle kollektivselskaper kan fritt hente rutedata fra Entur, men de er ikke forplikta til det. Entur opplyser at ev. nye togselskaper vil få adgang til å ha egne salgskanaler for å profilere seg. Entur anser at nasjonal reiseplanlegger vil være spesielt nyttig når kunden er utafor det nærområdet hun vanligvis reiser kollektivt i.

Entur vil i de nærmeste åra utvikle løsninger som gjør at kunden kan gjøre ett bilettkjøp via Entur sjøl om turen for eksempel involverer trikk, tog og buss fra ulike selskaper. I praksis vil dette gå på tvers av kollektivmyndigheter og selskaper. For å realisere det vil det kreve at selskapene ønsker å distribuere sine billetter gjennom den nasjonale reiseplanleggeren. Entur har fått bevilgning til å utvikle disse felles løsningene i 2018.

Mantena AS ble presentert av adm. Dir. Tomm Bråten. Mantena ble oppretta i 2002 ved at NSB-verksted ble skilt ut som AS. Fra 2017 er de tatt ut av NSB-konsernet og overført til Samferdselsdepartementet. Deres tjenester skal stå tilgjengelig for ev. nye togselskaper uten binding til NSB. Mantena er likevel ikke forplikta til å gi tilbud. Mantena utfører 96-97 % av allt togvedlikehold i Norge. Vedlikeholdsmarkedet i Skandinavia er på ca. 11 mrd. årlig. Mantena har i dag 900 ansatte og skal ha 190 tog driftsklare hver morgen. De har 10 verksteder i Norge og 3 i Sverige. 65 % av oppdraget i Norge er persontogvedlikehold. Det er dette segmentet det vil bli ny konkurranse om. 24-timers vedlikehold kan ikke flytte utenlands. Det må gjøres lokalt. Her vil ev. nye aktører etablere seg i Norge. Større, periodisk vedlikehold og ombygging vil være mulig å utføre i utlandet.

I Norge vil utfordringen for Mantena bestå i å forsvare dagens markedsandel. Ev. vekst vil være avhengig av en vekst i jernbanens andel av det totale transportarbeidet. Mantena må bemanningstilpasse seg. Omstillingen vil koste Mantena 150 mill. kr. Fram til 2020, og de forventer å spare 155 mill. per år.

Mantena eier heller ikke verkstedene lenger, de har Bane NOR eiendom overtatt. Kapitalen består da av de ansatte og deres kompetanse, samt noe delelager og verktøy. - Vi går gjennom alle sider ved virksomheten; metoder, arbeidsrutiner og prissetting. Vi spør oss om vi kan gjøre mer for kunden, finne nye kunder/segmenter, og hva vi kan konkurrere på i et skandinavisk/europeisk marked, sier Bråten. Mantena vil også vurdere vedlikehold av infrastruktur, spesielt signalanlegg. Det vil bli større utfordringer med flere kunder med ulike krav og ev. kulturer fra andre land.

-Samferdselsdepartementet som eier av Mantena følger opp gjennom ett styre som sikrer en god styring av selskapet, så mulighetene for konkurs er liten. Taper vi oppdrag vil vi bare bli mindre og mindre. I Skåne var det moro å bygge opp en helt ny vedlikeholdsorganisasjon for Pågatogene. I Stockholm overtok vi en eksisterende virksomhet. Dette var og er fortsatt utfordrende, forteller Bråten.

Norske Tog AS ble presentert av adm. dir. Øystein Risan. NT har 29 medarbeidere og holder til i NSBs gamle generaldirektørbolig på Filipstad i Oslo. Juridisk avd. har to ansatte, økonomi fem, teknisk 13 og materiell ni. I dag har vi 18 ulike togmodeller med undertyper. Det er et mål å ha færre varianter i framtida. Risan tror 4 – 5 modeller vil bli det langsiktige resultatet. Gjennomsnittsalderen bør også ned fra dagens 17, til 15 år. FLIRT utgjør nå ca. 1/3 av flåten. Det kan bestilles inntil 150 togsett gjennom Stadleravtalen. 25 gjenstår. Det er svært gunstig for oss at kjøpsavtalen ble gjort i norske kroner. Det har gitt Stadler valutarisikoen. I dag er NOK svak. For tida har Norske Tog disse oppdragene;

håndtere ERTMS-utstyr om bord i togene, vurdere anskaffelse av dobbeltdekkere for Østfoldbanen, utbedre sprekker i sovevogner og B-7 fjerntogvogner, nye diesellok, wi-fi om bord, nytt togradiosystem og overvåking av tilstand på tog for å finne rett vedlikeholds/fornyelsestidspunkt. - Norge vil også trenge en ny klasse lokaltog til erstatning for den norskbygde 69-serien, sier Risan. Han tror det kan bli et motsetningsforhold mellom målet om standardisering og ulike togselskapers ønske om særpreg og tilleggsutstyr. Norske Tog vil ha noen tog i reserve tilgjengelig for alle selskapene, som beredskap.

Togkjøp finansieres med lån. Norske Tog har en internasjonal rating på kredittverdighet. Den er høy og ligger nå på A+. Målet er AA. Togselskapene har ansvaret for det løpende vedlikeholdet. Større oppgraderinger og nyanskaffelser er det Norske Tog som beslutter. - Vi har faste samhandlingsmøter med togselskapene, foreløpig NSB. Vår nettside er ikke mye å skryte av nå, men her er det meninga at all info om togsettene skal være åpen for alle. - Å få konkurrerende togselskaper til å dele info kan bli en utfordring, medgir Risan.

SKANDINAVISKE TOGFORBINDELSER

I alt 20 ulike organisasjoner i Danmark, Norge og Sverige undertegna i høst et felles brev til Nordisk ministerråd/ Nordisk råd og de respektive lands samferdselsdepartementer. Brevet er gjengitt her. For Jernbane er en av organisasjonene.

Undertegnede organisationer i Norge, Sverige og Danmark opfordrer vores myndigheder og politikere til at gøre det muligt at træffe miljø- og klimavenlige transportvalg i fremtiden. Det kan ikke være rigtigt, at så mange vælger fly som rejseform, fordi der simpelthen ikke er nogle alternativer.

Det bør være et vigtigt mål at opnå gode og hurtige togforbindelser mellem hovedstæderne i Norge, Sverige og Danmark. At få flere til at tage toget mellem hovedstaderne på kort sigt vil styrke interessen og fundamentet for at opbygge jernbanen, så tilbuddet bliver endnu bedre og finmasket i fremtiden. De dårlige togforbindelser gør det meget svært for både turister og forretningsrejsende at vælge miljøvenlige rejseformer til de mellemlange distancer, hvor nattog er et ideelt alternativ til fly. Hvis flere skal rejse miljøvenligt, er der behov for at de miljøvenlige alternativer styrkes efter at fly i årtier er blevet favoriseret med fravær af afgifter, der modsvarer deres store miljø-og klimabelastning. Det er kun nationalstaterne, der kan ændre på dette.

Oslo – Stockholm
Det er godt at operatøren SJ har øget trafikken, men den er truet af kommende sporarbejder(For Jernbane tok forbehold mot denne formuleringen da det dreier seg om nødvendig utskifting av gammelt KL-anlegg), ligesom at transporttiden i dag er alt for lang. Der er ikke nattog på ruten, hvilket bør etableres.

Oslo – København
I dag kræver turen mindst et togskifte, og ikke mindst forbindelsen Oslo – Göteborg er meget langsom. Der er ikke nattog på ruten, hvilket bør etableres. Med den nylige åbning af tunnelen under Hallandsåsen kommer toget derimod hurtigt mod syd mod Malmö / København.

Stockholm – København
Der er i dag SJ tog imellem de to hovedstæder og et nattog mellem Malmö og Stockholm. Nattoget bør forlænges til København.

København – kontinentet
Det er meget svært at rejse ret langt fra Skandinavien ned på kontinentet med tog, idet det populære nattog fra København sydpå blev nedlagt i november 2014. Der er dog nattog fra Hamborg sydpå.

På kort sigt er det vigtigt, at
• Der er god korrespondance mellem morgentog fra Oslo og Stockholm og det EC-tog fra København, der passer med nattogene i Hamborg.
• At sådanne forbindelser kører hele året.

På lidt længere sigt må nattog oprettes / genoprettes fra København mod fx Basel/Zürich og Køln/Beneluxlandene og München/Innsbruck....»
• At der etableres gode korrespondancer mellem tog fra Oslo og Stockholm til dette nattog.
• At disse forbindelser kører hele året.

Cykelmedtagning på internationale tog
Det må være et naturligt krav, at rejsende med cykler får adgang til de internationale tog internt i Skandinavien såvel videre til kontinentet. Kombinationen cykel og tog er helt oplagt og bør kunne imødekommes.

Forbedre ruteinformation og billetkøbstjenester
Der er i dag problemer med at købe internationale togbilletter fra Norge og Sverige til Danmark og kontinentet. Det skal være ligeså let at se køreplanen, og vælge og købe togbilletter, som det er at købe en flybillet. Gunstige priser («Europa-Spezial») skal også gælde for rejser mellem Norge og Tyskland.

Samarbejde nødvendigt
Med dette brev vil vi gerne opfordre vores myndigheder og politikere til at samarbejde med vores nabolande og være klar til at finde instrumenter og incitamenter, så internationale togforbindelser kan (gen-)etableres.

SVILLEFABRIKKEN

I et stort industriområde på sandmoene nord for Hønefoss ligger Norges eneste svillefabrikk. Fabrikken har sjølsagt sportilknytning. Imidlertid er det et paradoks at sviller og underbygning er i heller laber tilstand.

Ferdig støpte sviller i lengder av 110 meter.

Sporet det dreier seg om er nordre del av Randsfjordbanen som åpna i 1868. – Jeg tror vi er de eneste som bruker dette sporet i dag, svarer Lars Petter Lund. Han er daglig leder for Spenncon Rail. – Vanligvis sender vi 60 - 70 % av våre produkter ut med lastebil, men i år tror jeg vi har sendt ut ca. 70 % med tog. Det skyldes leveransene til dobbeltsporutbygginga Farriseidet-Porsgrunn, forklarer han. Spenncon Rail har ikke egne tog. Togene kjøres av flere aktører. Bane NOR har egne tog og henter av og til sjøl.

Spenncon ble starta i 1961 av tre studiekompiser. Sviller begynte Spenncon å produsere i 1971. Spenncon Rail er utskilt datterselskap av Spenncon. Morselskapet produserer det meste av betongelementer til bygg og anlegg, for eksempel tunnelforinger. Det stod mange slike stabla opp ute på industriområdet. Via oppkjøp er Spenncon nå en del av det franske Consolis-konsernet med bl.a. svilleproduksjon i flere land. Ingen sviller blir eksportert fra Norge.

Ved siden av svillene lager Spenncon Rail et fundament, MoFix, for bl.a. kjørestrømmaster. Måten MoFix monteres på er slik at det ikke oppstår fare for setninger i grunnen. - Derfor er MoFix spesielt godt egna for installasjoner langs spor og veg, forklarer Lars Petter. Vi kan også produsere plattformkanter og andre typer betongelementer, forteller han.

I år har svilleproduksjonen flytta inn i en helt ny fabrikk. Den er lang slik at den kan romme produksjonsbåndet med støypeformene til svillene. Det er høyt under taket, lite støv og et behagelig inneklima. Produksjonen går nokså stille for seg. Unntaket er saga hvor den lange remsa av støpte sviller deles opp i enkeltsviller. Til saginga går det med ca. 60 liter vann i minuttet for kjøling og å dempe støv til luft. - Via klarningskar kan vi gjenbruke en del av vannet. Imidlertid jobber vi med å øke gjenbruksandelen. Vi vil også jobbe med måter å gjenbruke sagslammet på. Gjenbruk er et krevende men viktig arbeid, forteller Lars Petter.

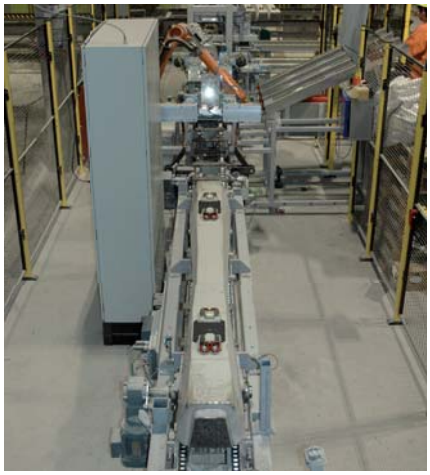
Reingjøring av formene før ny støyp.

Den store hallen er hovedbygningen. Den er sjølsagt bygd av Spenncon-betong. Hallen har skråstilte smale vinduer langs begge langsidene. Det gir bygningen et særpreg. I den ene kortenden ligger administrasjons/personalbygget og i den andre enden er det flere høye metallsiloer som rommer råvarer; pukk, sand og betong. Siloene rommer råvarer nok til to dagers full produksjon. For øvrig inngår armeringsjern i form av wire på ruller. Disse strekkes i støpeformene med en kraft på 3,5 newton. Da er det av sikkerhetsgrunner ikke lov å oppholde seg i nærheten. Og så er det festeanordningene for skinnene. En del av festet består av støypejern og støpes fast i svilla. De andre delene er i kunststoff/metall og klemmes på plass av roboter på et produksjonsbånd. Operatører mater på med deler og overvåker prosessen. Ved full produksjon er i alt 18 personer i sving

i hallen. Produksjonen har vanlig arbeidstid og støypen herder over natta. - I den gamle fabrikken produserer vi fortsatt sporvekselsviller og Mofix, forteller Lars Petter.

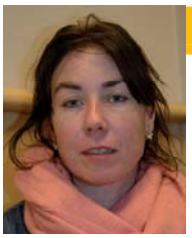
I den nye fabrikken produseres det to typer sviller; ei lettere med lengde 240 cm og ei tyngre på 260 cm. Bl.a. Ofotbanen bruker de tyngre. Det er nå også innført en ny sporvidde; 1437 mm. Lars Petter Lund forklarer at sporvidden har variert litt over tid. - Tidligere har vi produsert 1433 mm. Ei sville fra hver benk blir tatt ut av produksjonen og kvalitetstesta, forteller han.

Den nye fabrikken øker dagskapasiteten fra ca. 1000 sviller på to skift til ca. 1000 sviller på ett skift. Økt kapasitet var en forutsetning for å kunne inngå ny rammeavtale med Bane NOR. Dette for å være leveringsdyktig under alle forhold i hele avtaleperioden. Rammeavtalen er på 6 år med opsjoner på 2 + 2 år.



Ferdig sville på den automatiserte montasjelinja.

FEM på toget



NINA

Hun sitter i venterommet på Hønefoss st. og skal til Nesbyen. - Fra sentrum gikk jeg hit, svarer hun. Fra Nesbyen st. går turen hjem med bil. Hun eier også en sykkel. Dette er ei arbeidsreise. Hun tar den ikke så ofte med tog, likevel mer tog i det siste. Det må klaffe med møtetidspunktene. Det er ikke mange avganger mellom Hønefoss og Hallingdal. – Alle partier prater om å satse på jernbane. Det er blitt velig politisk korrekt. Det er en prioriteringsdiskusjon. De grønne partiene prater mest, men det betyr ikke at de er flinkest på gjennomføring, sier Nina. Hun har hørt at høgfartsbaner ikke vil ha så stor inntjening. - Jeg veit ikke hvor mange som tar toget Oslo-Bergen. For meg som bor midt i mellom er det viktigere med frekvens og at det stopper på Nesbyen, sier hun. Nina savner strømuttak i venterommet slik at man kan være sikker på at man kan bruke ventetida til pc-jobbing. - Slikt fins på flyplassene. Det ville være viktig for å få flere til å ta toget, sier Nina.

INGRID

Hun tok taxi til Hønefoss st. og skal til Drammen hvor hun blir henta med bil. Dette er ei fritidsreise, og det er 1. gang hun tar turen. Hun disponerer bil og har sykkel. Hun tror Venstre har høyest troverdighet i å satse på jernbane og sier ja til høgfartsbaner.

ANNE MARGRETHE

Hun gikk til Bergen stasjon og skal til Holmestrand hvor hun blir henta med bil. Dette er ei fritidsreise hun ikke tar så ofte. Hun har bil og sykkel. Hun synes det er litt vanskelig å vite om det politikerne sier om jernbane stemmer. Hun savner mer uavhengig bakgrunnsinfo. – Jeg er for alt som kan kutte klimagasser, så viss høgfartsbaner gjør dét så er jeg for, sier hun.
bane og sier ja til høgfartsbaner.

LINDA

Hun kom med bil til Voss stasjon, skal av i Drammen og reiser videre i bil til Danmark. Dette er ei fritidsreise hun tar 1 – 2 ganger per år. Hun har sykkel, ikke bil. Hun kjenner ikke godt nok til jernbanepolitikken. Hun er usikker på høgfartsbaner. – Jeg vil tro det er en fordel for langpendlere, men hvor skal dette travle samfunnet ende? Sier hun.

ODDNY

Hun kom med Bybanen til Bergen stasjon og skal til Asker hvor hun blir henta med bil. Dette er ei fritidsreise hun ikke tar så ofte. Hun har ikke bil eller sykkel. – Partiene som går i den grønne retningen har vel høyest troverdighet i jernbanesaker. SV er engasjert, sier hun. Høgfartsbaner har hun ikke kjennskap til.

NASJONAL TRANSPORTPLAN

Målsettinga for Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029 er trafikksikkerhet, verdiskaping og omstilling til lavutslippssamfunnet. Planen er delt i to perioder. Den første går til 2023 og oppfattes som mest forpliktende.

Den økonomiske ramma for 2018–2029 er på 1064 milliarder. Av denne summen vil 131 mrd. bli finansiert av bompenger. 536 mrd. skal gå til veg, 318,9 til jernbane, 31,7 til kystforvaltning, 41,3 til særskilte transporttiltak og 4,9 mrd. til nye transporttiltak. I den første perioden vil det i gjennomsnitt bli bevilget 24,1 mrd. til jernbane per år. For veg er det tilsvarende tallet 39,4 mrd. I tillegg regnes det med 10,9 mrd. i bompenger.

NTP omfatter drift, vedlikehold og nybygging. Investeringene fordeler seg slik: Bane NOR 183,2 mrd. Statens Vegvesen 155,9 mrd. Nye Veier AS 61,7 mrd. og 2,88 mrd. til kystformål. Den samfunnsøkonomiske lønnsomheten er negativ: minus 179 mrd. i sum for alle prosjektene regjeringa vil starte opp i perioden 2018–2029.

Fra jernbanepotten er satt av totalt 5,5 mrd. til godstiltak de 6 første årene og 12,5 mrd. de neste 6 årene. Prosjektene omfatter utbedringer av terminaler, bygging av kryssingsspor og tilsvinger, samt elektrifisering. Disse investeringene anses som lønnsomme. Dersom godstogenes volum hadde blitt overført til veg, ville de lange transportene økt med ca. 20 %. Dette tilsvarer ca. 900 trailere i døgnet. Regjeringas mål er å overføre 30 % av lastebiltransportene over 300 km til sjø og bane. Dette tilsvarer 2,61 mrd. tonnkilometer i dagens volumer. Det vil være nødvendig å fange opp mer av de store godsvolumene fra utlandet før de når grensa, dersom de skal over på tog.

Regjeringa vil at alle nye jernbanestrekninger skal planlegges slik at de kan inngå som deler av et nasjonalt og internasjonalt høgfartsnett. For å unngå feilinvesteringer skal alle strekningsvise utredninger gjøres nå. På Østlandet skal nye dobbeltspor i indre intercity (Seut, Åkersvika, Tønsberg) være ferdig innen 2024, og det ytre ICtriangelet innen 2034. Det er fire år seinere enn i forrige NTP. I forbindelse med dobbeltsporet til Lillehammer ønsker regjeringa en mulighetsstudie for høgfartsbane til Trondheim. IC er som kjent utvida med E16/Ringeriksbanen gjennom Hole. I siste planperiode vil regjeringa prioritere planlegging og anleggsstart på Grenlandsbanen. I første periode skal Trondheim-Steinkjer/Storlien elektrifiseres. Dobbeltspor Trondheim–Stjørdal er imidlertid ikke med i NTP. Dobbeltspor Arna–Stanghelle er på planstadiet sammen med parallell E16 og ligger til andre planperiode.

Regjeringa vil også utrede tiltak for høgere fart og totimersfrekvens på fjernstrekningene, samt samarbeide med svenskene om strekningene fra Oslo til Göteborg og Stockholm.
På vegsiden legger regjeringa opp til å bygge 290 km 4-felts motorveger innen 2029. Ytterligere 230 km skal fullføres etter 2029. Nye dobbeltspor i Intercity utgjør vel ½; 270 km.

Statsbudsjettet 2018

Statsbudsjettet 2018 er det første året i ny NTP. Regjeringa foreslo å bevilge 23,06 mrd. til jernbaneformål, det vil si 1 mrd. under årlig gjennomsnitt i første planperioden. Herunder kommer 553 mill til fornying, vedlikehold og drift fra avkastninga av Infrastrukturfondet på 100 mrd. Fra samme kilde får Nye Veier AS 863 mill og Statens vegvesen 479 mill til vedlikehold.

Jernbanebevilgningen fordeler seg slik (tall i parentes er endringer fra 2017): Jernbanedirektoratet 460 mill (+ 90 mill) – herunder ansvaret for Jernbaneskolen; 190 mill og Jernbanemmuséet; 25 mill, utredninger 203,7 mill (+ 3,8), kjøp av persontransport med tog 3484 mill (+ 94) – herunder også 14 nye tog til Gjøvikbanen og Vossebanen og kompensasjon for høyere moms. NSBs dagtog på Dovre-, Bergens- og Flåmsbanen og turisttrafikken på Raumabanen får ikke tilskudd.

Til drift av infrastrukturen foreslo regjeringa 2.600 mill. og til vedlikehold 5.192,7 mill. Samlet var dette 420 mill. mer enn i 2017. Gjennom budsjettforliket med V og KrF ble denne posten økt med 447,5 mill., mens veginvesteringer ble redusert med 465 mill. Betaling til Bane NOR for kjørestrøm og infrastrukturavgifter fra togselskapene, 825 mill, kommer i tillegg. For 2017 ble det innført baneavgift som etter planen skal økes gradvis.

Til planlegging av investeringer foreslås det 2.137,8 mill (pluss 440,8) som fordeler seg slik: IC fellesfunksjoner 208 mill., Haug–Seut–Sarpsborg 223 mill., Sørli–Åkersvika 255 mill., E16/Ringeriksbanen 576 mill, Drammen–Kobbervikdalen/Gulskogen + Nykirke–Barkåker + Tønsberg–Larvik 642 mill og 234 mill til programområder (stasjoner, kapasitet, miljø, sikkerhet, teknisk).

Til investeringer foreslås det 8.896,2 mill som fordeler seg slik: Holm–Nykirke 17 mill, Langset–Kleverud 241 mill, Venjar–Langset 350 mill, Farriseidet–Porsgrunn 572 mill, Arna–Bergen 716 mill, Sandbukta–Såstad 745 mill, Follobanen 4697 mill og programområdene 1558 mill.

Til Jernbanetilsynet foreslås det bevilget 92,2 mill (+ 0,94). Fra NSB-konsernet foreslås det et utbytte til staten på 150 mill.

Fra Transportkomitéens innstilling
H, FrP, V støtter naturlig nok budsjettforslaget og forliket. Dessuten vil de ta 0,5 mill. fra påplussinga til jernbanen og gi til Telemuseet. Ap mener jernbanereformen virker oppsplittende og vil heller bygge opp NSB. SV og Sp støtter dette. Ap vil øke planlegging og investering med 200 mill. Sp vil også øke investeringene med 200 mill. SV vil flytte midler fra riksveginvesteringer til jernbane, og øke jernbane med 2 mrd. SV og Ap vil at staten tar 70 % av tunge kollektivinvesteringer i storbyene. V vil flytte 1266,4 mrd. fra veg til kollektiv. V gikk mot økning av moms på kollektivtransport. V vil øke fornyelsen på jernbanen med 1,5 mrd. og bevilge 215 mill. mer til investeringer. SV går mot fergefri E39, som er kostnadsberegna til 340 mrd. SV vil at Høyhastighetsutredningen og Norsk Bane/Deutsche Bahn sin rapport skal underlegges en ekstern kvalitetssikring som grunnlag for nye utredninger. SV vil opprette et Nye Baner AS og legg ned Nye Veier AS. AP, SV, SP mener det går for seint med planlegging jernbane/veg Arna–Stanghelle–Voss. AP, SV, SP går mot økning i baneavgiften. SV vil

bevilge midler til planlegging av dobbeltspor på hele Jærbanen og til gjenåpning av Ålgårdbanen. Ap vil også prioritere Jærbanen. SV påpeker at Porsgrunn stasjon ikke er omfatta av dobbeltsporet Farriseidet-Porsgrunn, og foreslår at det bevilges planmidler. SV er opptatt av at det blir byggestart på Ringeriksbanen i 2021. SV påpeker manglende oppstart på Bratsbergbanen tross bevilgning i 2016 og 2017, og krever snarlig handling. SV vil ha en konseptvalgutredning for Tromsbanen. SV vil oppgradere forbindelsen mellom Østre og Vestre linje i Østfold for persontrafikk. Ap og SV er uenige i regjeringas utsettelse av Kleverud–Sørli (IC Dovrebanen). Ap, Sp, SV vil ha økt satsing på Nordlandsbanen.

Om vedlikeholdsetterslepet
Svar fra samferdselsministeren på spørsmål fra Transportkomiteen: «Likevektsnivået for fornying av jernbane, dvs. aktivitetsnivået innen fornying som vil holde standarden på jernbanenettet (og dermed vedlikeholdsetterslepet) uendret gjennom året, er beregnet til om lag 3 400 mill. kr i 2018. Til og med 2017 har Samferdselsdepartementet, etter innspill fra Jernbaneverket/Jernbanedirektoratet og eksterne konsulenter, lagt til grunn et likevektsnivå på om lag 2 mrd. kr. Økningen i likevektsnivået i 2018 på om lag 1,4 mrd. kr fra det tidligere nivået er primært knyttet til oppdaterte kartlegginger av omfanget av overårige infrastrukturkomponenter og oppdaterte priser for å skifte ut disse.
I løpet av 2018 vil derfor vedlikeholdsetterslepet øke med mellom 1 300 mill. kr (dersom kun minimumskravet på 2 100 mill. kr benyttes til fornying) og om lag 800 mill. kr (dersom hele økningen på 447,5 mill. kr fra budsjettforliket benyttes til fornying).»

Togtrafikken
Klimagassutslippene fra samferdsel i 2016 var på 16,4 mill. tonn CO_2-ekvivalenter. Av dette stod jernbanen for 0,05 mill. tonn.

Mellom 2007 og 2016 økte antall passasjerer med 30,8 % og personkilometerne med 24,9 %. For gods har transportmengden i samme tidsrom økt med 35,1 %. Tonnkilometerne økte med 4,8 %. Intermodale (båt–bil–tog) transporter utgjorde 59 % av tonnkilometerne, nesten alt var innenlandske transporter. Den gjennomsnittlige lengden for en intermodal transport i 2016 var 532 km.

I 2016 omkom tre personer ifm. togframføring. Nivået er stabilt lavt sjøl om togtrafikken øker. Punktligheten for alle tog var 91 %. Flytoget var best med 95,8 %, godstogene lavest med 78,8 %. Målet var 90 %. Regulariteten ble på 95,3 %, ned 3,2 prosentpoeng fra året før. Det skyldtes streiken i 2016. Kundetilfredsheten lå på 74 av 100 mulige poeng, det samme som i 2014. Oppetiden i infrastrukturen ble 99,1 % i 2016. Det lages klimaregnskap for nye utbygginger. 80 % av togtrafikken drives elektrisk. Infrastrukturen brukte 113,6 GWH og togselskapene 536 GWH. Til sammenlikning brukte oljeraffinering og kjemisk og farmasøytisk industri brukte 23.846 GWH i 2016. 15,5 daa matjord ble tatt i bruk til jernbaneformål. I alt ble 6000 daa matjord tatt i bruk til andre formål i 2016.

INDIA BYGGER SIN FØRSTE HØGFARTSBANE

Banen skal bygges mellom Bombay og Ahmedabad, en avstand på 500 km. Reisetida skal kuttes fra dagens åtte timer til tre timer. Japan låner ut 17 mrd. USD med løpetid på 50 år og årlig rente på 0,1 %. Med kurs 8,5 tilsvarer det 145,24 mrd NOK. Kilometerprisen blir 290,5 mill. NOK. En billett skal koste under 3000 Rupi. Bygginga er nylig starta opp, og banen forventes ferdigstilt i 2022.

I 2012 anbefalte ekspertgruppa for modernisering av Indias jernbaner at det skulle bygges en høgfartsbane mellom Mumbai og Ahmedabad dimensjonert for 350 km/t. Videre anbefalte de at det skulle gjennomføres detaljerte studier for seks andre korridorer: (1) Delhi-Chandigarh-Amritsar (450 km); (2) Hyderabad-Dornakal-Vijayawada-Chennai (664 km); (3) Howrah-Haldia (135 km); (4) Chennai-Bangalore-Coimbatore-Ernakulam (850 km); (5) Delhi-Agra-Lucknow-Varanasi-Patna (991 km) og (6) Ernakulam-Trivandrum (194 km)...»

High Speed Rail Corporation of India Limited (HSRC) ble etablert i oktober 2013. Det er den indiske statens organ for utvikling og bygging av høgfartsbaner. HSRC er organisert som datterselskap av Rail Vikas Nigam Limited (RVNL). Dette er et heleid statlig selskap som har som formål å utvikle, finansiere og gjennomføre jernbaneprosjekter i «det gyldne kvadratet» samt knytte havnene tettere til det øvrige banenettet. RVNL ble etablert i 2002 for å kunne realisere en raskere utbygging av den Indiske jernbanen uavhengig av årlige bevilgninger.

Den indiske jernbanens Vision 2020 peker på at det satses på høgfartsbaner i mange land i verden, men hittil ikke i India. Tilnærmingen til høgfart skal følge to spor. Det ene er å oppgradere stamnettet til hastigheter mellom 160 og 200 km/t. Det andre er å kartlegge mulige funksjonelle høgfartskorridorer og bygge høgfartsbaner etter internasjonal standard for inntil 350 km/t. Bygginga skal skje gjennom offentlig-privat-samarbeid. Eiendomsutvikling langs korridorene vil være et viktig element i planene. Målet er at innen 2020 skal minst fire høgfartskoridorer på til sammen 2000 km være utviklet og åtte andre korridorer skal være under planlegging.

Kilder: HSRC, RVNL, Ny teknik og Teknisk ukeblad.

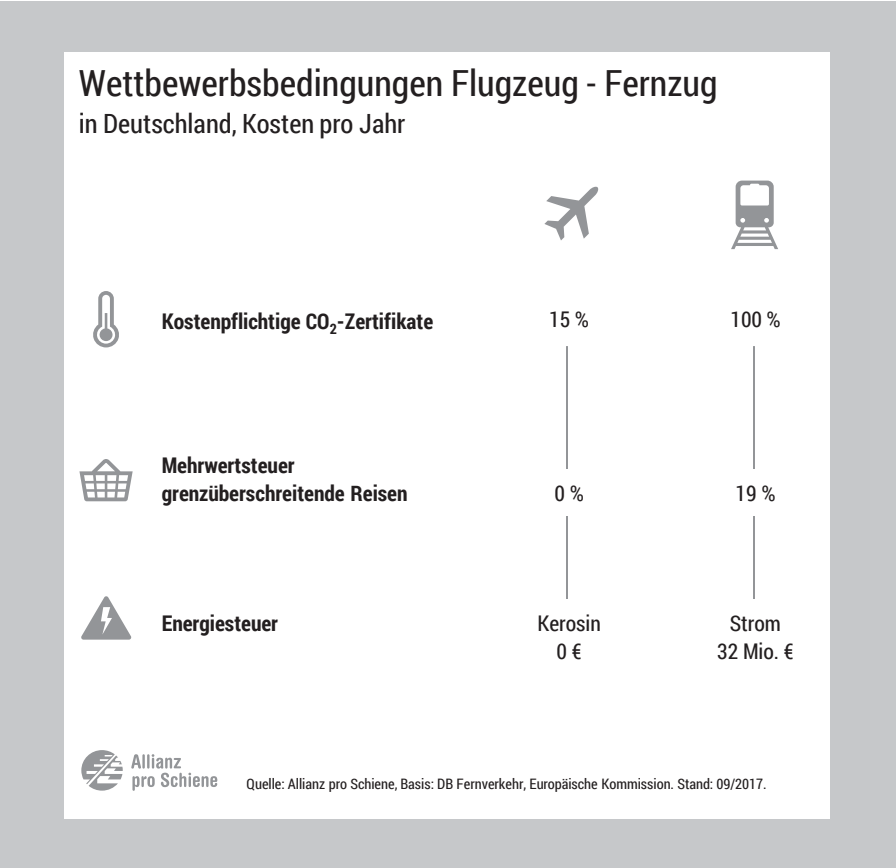
BERLIN-MÜNCHEN PÅ 4 TIMAR

Frå og med ruteplanskiftet sundag den 10. desember kan ein ta toget millom München og Berlin på 4 timar. Det er om lag to timar snøggare enn tidlegare.

- Då er det éin grunn mindre til å fly innanlands, uttaler Dirk Flege, leiar for Allianz pro Schiene. Til no har ruta Berlin-München vore blant dei travlaste innanlandske flyrutene i Tyskland. Trass i at flytrafikken nyter ei rekkje økonomiske fordelar, burde det vera muleg å dobla marknadsandelen for toget frå dagens 20 %, seier Dirk Flege. DB sine prognoser syner at togandelen kan veksa til 40 % med det nye ICE-tilbodet, og dermed få ein større andel av denne marknaden enn flyet.

Flege trur at fire timar er ein terskelverdi for når toget på alvor startar å konkurrera med fly. For å ta ut heile potensialet for trafikkoverføring bør politikarane avskaffa dei konkurransevridande føremonane den miljøskadelege flytrafikken nyter i Tyskland i dag, seier Dirk Flege.

Ei samanlikning av vilkåra for fly og tog syner ei politisk favorisering av fly når det gjeld energiskatt, meirverdiavgift, kvotehandel og passasjerrettigheter. Ifylgje det tyske Miljøverndepartementet sparer flytrafikken rundt 7 mrd. EUR årleg ved å sleppa avgift på drivstoff. Fritak for moms på grensekryssande flyreiser er verd ca. 5 mrd. EUR årleg. Flytrafikken bidreg heller ikkje til «die Energiewende» - det grøne energiskiftet i Tyskland. Jernbana bidreg til sistnevnte og vert ilagt den nest høgaste straumavgifta i EU.



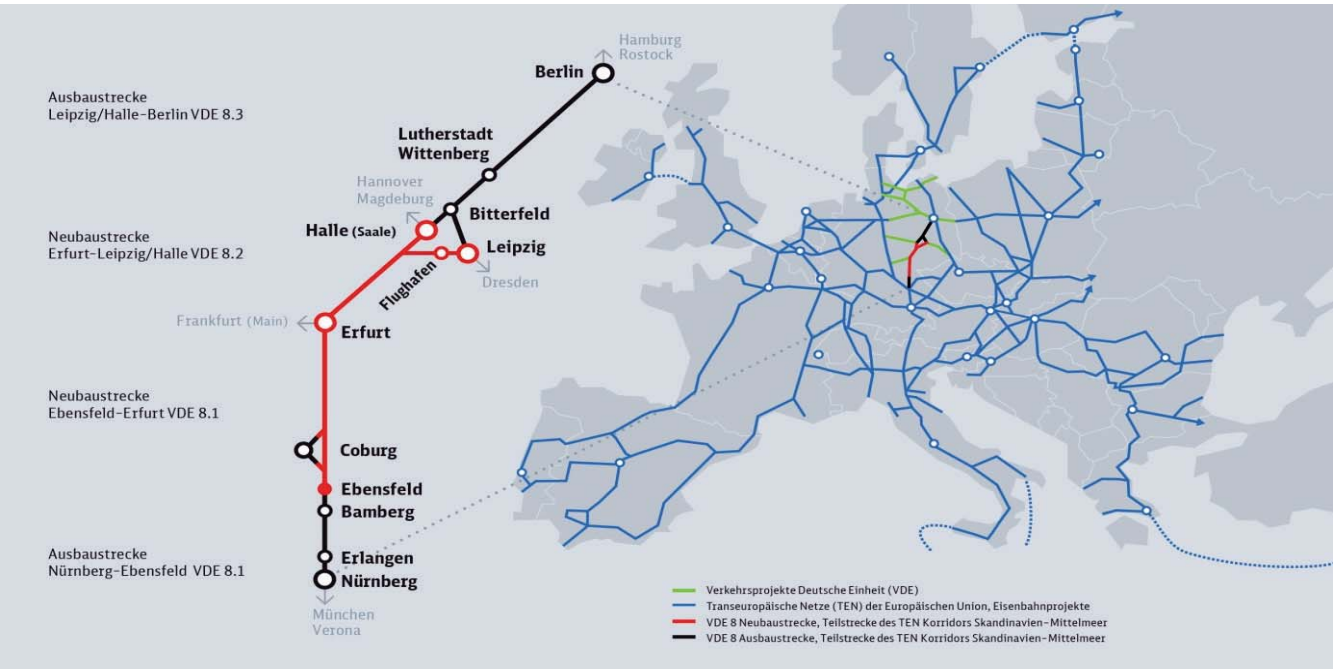
Ny bane kombinerer lyntog og godstog og inngår i aksen Skandinavia-Middelhavet!

Dette ruteplanskiftet gjev den mest omfattande forbetringa i togtilbodet i DB si historie. 1/3 av alle fjerntog får nye rutetider. Årsaka er den dels nybygde og dels oppgraderte linja mellom Berlin og München. Linja er om lag 500 kilometer lang.

Tog som køyrer via heile eller delar av linja vil trafikera 45 stasjonar over heile Tyskland. Linja vart vedteken bygd i 1991 som eitt av fleire prosjekt for å knyta aust og vest saman. Linja inngår også i ein nord-sør akse (Skandinavia-Middelhavet). Den var eit manglande ledd i det tyske og europeiske høgfartsnettet. Planleggjing og regulering tok fire år. Linja vart planlagt for både lyntog og godstog; dimensjonert for inntil 300 km/t og ikkje brattare enn 12,5 promille. Det har òg vore ei målsetjing å finna den minst inngripande traséen og byggja so skånsamt som råd. M.a. vart byggjearbeida i eit sårbart område innstilte i 3 månader kvart år slik at sjeldne og truga fugleartar ikkje vart forstyrra i hekketida.

I 1996 tok byggjinga til. Bana har vorte tatt i bruk i 4 etappar. Den 4. og siste i år med ny grunnruteplan som gjer full nytte av investeringa. For kvar 20 km finst det eit forbikøyringsspor. Der kan meir saktegåande tog venta mens snøgge tog køyrer forbi. Skjenene er festa på fem meter lange betongelement (fastspor) og ikkje på enkeltsviller med pukk, som er det vanlege.

Linja går fleire stader på bru over landskapet. Ei av bruene, Elster-Saale-Talbrücke, er no Tysklands lengste med 8,6 km. Investeringa har kosta 10 mrd. EUR. Bana vart offisielt innvigd den 8. desember. Sjølvsagt var «Mutti» med på VIP-toget.



kjelde: DB AG

NY KUNNSKAPSBLØFF AV IDAR MO

Idar Mo hevda 8/10 at lyntog og hydrogendrivne snøggbåtar er mykje mindre energieffektive enn elbussar, og at me difor må satsa på elbussar istadenfor snøggbåtar og jernbane - for også å bidra til at vår reine vasskraft heller blir brukt internasjonalt til å erstatta kolkraft.

Men på banenor.no les eg at norske tog sitt energiforbruk i 2016 i snitt var 0,12-0,22 kWh/personkm, der flytoget med marsjfart 200 km/t hadde lågare forbruk enn den svingete, bakkete, meir saktegåande og meirstoppande Gjøvikbana: 0,17 kWh/p.km mot 0.22 kWh/p.km. Dette tyder på at stoppemønsteret, hellingsgraden og kurvaturen spelar ei større rolle enn farten for det samla energiforbruket – sjølv om høgare fart i utgangspunktet gjev auka forbruk av energi.

Skinnegåande transport har lågare friksjon med underlaget enn frakt på bilvegar, noko som gjev mindre energiforbruk med tog enn med bil, antatt like tunge kjøretøy og same fart. Vidare er verknadsgraden høgare der elkjøretøy får energien sin direkte frå nettet, enn med batteri (1). Og 99,9 % av norske busstrasear er utan trolleyleidningar, medan alle norske eltogtrasear har ekstern straumforsyning.

Mo sin påstand om at dei nye lyntoga på Austlandet vil bruka minst 50 gonger so mykje energi som el-ekspressbussar på parallelle motorvegar, er difor svært tvilsam.

Og hans elbuss-alternativ – og i det heile elektrifisering av bilparken, har store energi- og miljøkostnader. For metalla som blir brukte i batteria, må utvinnast frå gruver i prosessar som inneber høgt forbruk av vatn, mykje avfall, energi og CO2-utslepp. Dessutan krev batteriproduksjonen mykje energi (2).

Mo kjem òg med påstanden om minst 50 gonger so kostnadseffektiv ruteproduksjon med buss som med tog i IC-området. Men denne variabelen er ein funksjon av både materiell- og driftskostnadane, strukturen i rutenettet og effektiviteten i driftsorganisasjonen, forutan sjølvsagt passasjertalet. Det er difor vanskeleg å slå fast nokon generell fasit om kor effektiv bussdrift er samanlikna med banedrift. Dessutan er det ikkje ledig kapasitet på motorvegane kring Oslo i myldretidene.

Og han ser vekk frå bussar sin sterkare slitasje på vegar enn baner på sitt underlag, forårsaka av mykje jamnare trykk med skinner enn med store hjul. Difor er det òg meir behageleg å køyra tog. Vidare gjev køyring med bildekk både støy og skadelege partikkelutslepp.

Alt i alt er vegtrafikken mykje meir arealkrevande enn trafikk med bane: pr passasjerkm legg biltrafikken beslag på 3,7 gonger so mykje areal som trafikk med bane, og pr tonnkm legg godstrafikk på veg beslag på 7,1 gonger so mykje areal som godstrafikk på bane (3).

Men Mo har rett i at snøggbåtar brukar svært mykje energi samanlikna med annan transport. For sjø er mykje tyngre enn luft. Pdas krev sjøtransport suverent mindre av den svært dyre tilhogne infrastrukturen som er nødvendig for effektiv landtransport.

Det er bra å ha eit globalt perspektiv i energipolitikken. Men dette rettferdiggjer sjølvsagt ikkje ein transportpolitikk som er basert på kunnskapsbløff.

Vidar Sætre

Kjelder:
(1) tu.no/industri, 'Elbilen er langt mindre effektiv enn mange tror' av Odd Richard Valmot 06.06.15.
(2) tu.no/elbil, '12 myter og fakta om elbiler og forurensning' av Marius Valle 21.01.17.
(3) ssb.no, natur og miljø > areal, statistikkbanken.

KONTROLLKOMITÉEN ENIG MED RIKSREVISJONEN

I februar la Riksrevisjonen fram en undersøkelse av effekten store investeringer i jernbanen har på togtilbudet. Stortingets kontroll- og konstitusjonskomité slutter seg til kritikken i rapporten, og mener grunnruteendringer bør gjennomføres oftere.

Kjell Erik Onsrud
(leder@jernbane.no)

Målet med undersøkelsen var å vurdere de store jernbaneinvesteringenes bidrag til et attraktivt togtilbud. Undersøkelsen omfatter perioden fra 2005 til 2016.

I perioden 2005–2016 har bevilgningene til investeringer i jernbanen økt betydelig – fra 1,4 mrd. kroner til om lag 10 mrd. kroner årlig. I perioden er det ferdigstilt sju slike store investeringsprosjekter som til sammen har kosta over 20 mrd. Flere store prosjekter er under planlegging og bygging. For eksempel er Follobanen planlagt fullført i 2021, en investering med anslått kostnadsramme på 27,7 mrd. kroner.

Riksrevisjonens hovedfunn

1 Betydelige effekter av investeringene oppnås først gjennom større endringer i ruteplanen, og slike endringer gjennomføres sjelden.

2 Endringene i togtilbudet har ikke medført at antall reisende med tog har økt mer enn antall reisende med bil. Den totale veksten i bilreiser er betydelig større i antall enn veksten i togreiser på de undersøkte stekningene.

3 Arbeidet med signalanlegg og andre nødvendige tiltak for å ta ut effekt, har ikke vært en integrert del av investeringsprosjektene.
4 Styringen har i liten grad vært innrettet mot å ta ut effekter av investeringene.

Undersøkelsen viser at det ikke kan dokumenteres at forutsigbarheten har blitt relativt bedre der det har vært gjennomført store investeringer, enn der det ikke har vært tilsvarende investeringer. Etter Riksrevisjonens oppfatning vil en økning i antall avganger og/eller en reduksjon i reisetid i liten grad oppleves som nyttig for de reisende dersom toget ikke er i rute eller innstilles.

Forrige grunnruteendring ble gjennomført gradvis i perioden 2012–2015, mens den neste endringen er planlagt i 2027. Undersøkelsen viser at større endringer i ruteplanen er nødvendig for at de reisende skal få et betydelig bedre togtilbud som følge av de store investeringene. Hittil har det gått om lag 15 år mellom slike større endringer i ruteplanen.

Undersøkelsen viser at det er fastsatt få konkrete og tallfestede prosjektmål for hvordan togtilbudet kan forbedres. Målene er ikke endret, selv om flere uavhengige kvalitetssikringer har påpekt mangler ved dem. Undersøkelsen viser at de uklare målene har skapt usikkerhet om hvilke forbedringer i tilbudet som skulle oppnås ved ferdigstillelse av investeringsprosjektene.

Forbedring av togtilbudet avhenger ofte av at det også lages nye kryssingsspor, at det bygges nye anlegg for å snu og parkere tog, og/eller at det anskaffes nye togsett før strekningen som det er investert i, åpnes. Undersøkelsen viser at denne typen tiltak ikke er en del av planleggingen av de store investeringsprosjektene, og at manglende helhetlig planlegging medfører at nødvendige tiltak for å ta ut effekt oppdages seint i prosjektforløpet. Dette gjør at effekter på togtilbudet har blitt realisert seinere enn de kunne ha blitt, fordi mindre tiltak ikke var ferdige da jernbanestrekningen ble tatt i bruk. For eksempel kunne ikke full effekt av investeringsprosjektene mellom Asker og Lysaker tas ut fordi vendeanlegget på Høvik ikke var ferdig.

Etter Riksrevisjonens oppfatning er det kritikkverdig at det har vært lite presise mål og manglende helhetlig planlegging, noe som har forsinka effekten av investeringene. Undersøkelsen viser videre at etter 2014 har samarbeidet om effektuttak til dels fungert bedre.
Samferdselsministeren har tatt mye av kritikken til seg. Han viser til at JBD(direktoratet) nå jobber med at prosjektene skal inngå i helhetlige effektpakker for å få full nytte av investeringene.

Solvik Olsen mener rapporten ikke viser hele bildet når det gjelder at antall reisende med tog ikke har økt mer enn antall reisende med bil. Han mener bildet burde vært vurdert opp mot mulig utvikling av togtrafikken uten investeringene, eller som konsekvens av veginvesteringer som er gjennomført i perioden.

Kontroll- og konstitusjonskomitéen sier seg enig i Riksrevisorens problembeskrivelse, og forslag til forbedringer. Komitéen peker på rapporten sitt hovedfunn om at betydelige effekter av investeringene først blir oppnådd gjennom større endringer i ruteplanen. Komitéen mener disse endringene bør gjennomføres oftere. Forrige grunnruteendring blei gjennomført gradvis i 2012–2015. Den neste ruteendringa er planlagt først i 2027, noe komitéen mener er altfor langt fram i tid.

DIN E-POST?

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.

SEMINAR OM NORD-NORGEBANEN I NARVIK

Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen og Tromskomiteen for jernbane var initiativtakere til et seminar om Nord-Norgebanen i Narvik den 5. november. Tema for konferansen var «Nord-Norgebanen – ny utredning, hva nå?»

Gunnar A Kajander
(gkajander@bredband.net)

Foto: Wikimedia Commons

Innledere var **Bjørn Kanstad**, Rail Resource Management, **Terje Walnum**, konsulent og **Thor Brækkan**, områdesjef Nord i Bane NOR. Både Kanstad og Walnum har vært inne i tidligere utredninger av Nord-Norgebanen. Møteleder var **Irene Dahl**, leder for Tromskomiteen. Begge organisasjonene deltok med styrerepresentanter. For Jernbane var på plass med nestleder **Gunnar A Kajander**, som også er foreningens distriktskontakt for Nord-Norge.

Irene Dahl ønsket velkommen og innledet med å uttrykke glede over at vi nå får en ny utredning om Nord-Norgebanen. Hun informerte om aktivitetene i Tromskomiteen og ga et historisk tilbakeblikk av de mange jernbaneinitiativene som Troms har lagt fram i over et sekel mellom 1877 og 1993. Fokus har vært lagt både på en Tromsbane fra Narvik til Tromsø og sammenkopling med Ofotbanen og en nasjonalt sammenkoplet bane; Nord-Norgebanen. Med den nye utredningen tar jernbanetilhengerne i nord enda en gang opp tråden etter jernbaneforkjemperen Magnar Hellebust.

Som medlem av Tromsø kommunes jernbaneutvalg ga hun en kort presentasjon av utvalget som ble nedsatt av Tromsø kommunestyre i januar i år. Utvalget har tatt egne initiativ og bl. a. hatt et møte med jernbanedirektør Elisabeth Enger.

Svein Arnt Uhre, leder av Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen, informerte om arbeidet i gruppa. Aksjonsgruppa ble stiftet i april 2009. Han slo fast at mange i dag ønsker en ny utredning av jernbane i nord. Spørsmålet «Bør vi utrede Nord-Norgebanen innen 2020» ble stillt på konferansen «Agenda Nord-Norge» i Bodø i 2015. En mentometeravstemning ga hele 73% «Ja». Han refererte videre til egne reviderte tall og forutsetninger som viser større lønnsomhet for utbygging av strekningen Fauske – Tromsø med bruk av dagens tall for kalkulasjonsrente og beregningstid enn de som framkom i NSBs utredning i 1992.

Alle tre innlederne bidro med solide faglige vurderinger av de transportpolitiske utfordringene og jernbanesituasjonens status og utviklingsmuligheter i nord. De store investeringene havner i sør, hovedsakelig på det sentrale Østlandet. Nordlandsbanen nord for Steinkjer holder lav standard. Banen er knapt nevnt i NTP 2018 – 2029, mens dobbeltspor på Ofotbanen kan komme med i neste reviderte NTP- periode avhengig av beslutninger på svensk side. Jernbanereformen får sterk kritikk fra flere hold. Den avregulering av togtrafikken som omfattes av EUs Jernbanepakke II og regjeringens Trafikkpakke 2 er ikke uproblematisk og risikerer nye utfordringer både for gods- og persontrafikken på Nordlandsbanen (som på det øvrige banenettet som konkurranseutsettes).

Nord-Norgebanen blir i hovedsak en godsjernbane, men også et viktig landverts alternativ for persontrafikken med direkte (sømløse) fjerntog og regionale mellomdistansetog og togpendler i tilknytning til de større byene. En ny jernbane Fauske – Narvik – Tromsø er avhengig av at Nordlandsbanen prioriteres og får høyere standard. Det er en forutsetning for realiseringen av en moderne nordnorsk jernbanekorridor Trondheim – Tromsø. I en neste fase må svenske og finske jernbaneplaner i nord tas med i en større Nordkalottisk jernbaneutbygging også på norsk side.

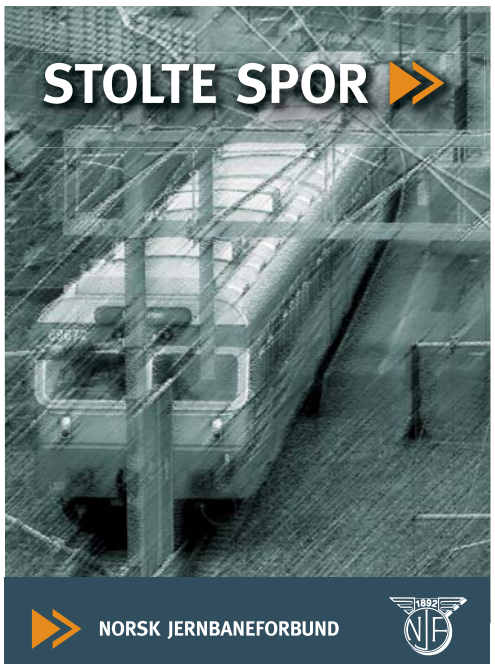
For å påvirke utviklingen må kommuner, fylkeskommuner, næringsorganisasjoner, fagforeninger og andre aktører i nord (inklusive Aksjonsgruppa og Tromskomiteen) være aktive overfor myndighetene. Her er det viktig å sørge for at det gjøres en grundig utredning og at den kommer så raskt som mulig.

Samfunnsnytten tas ut i nasjonale (og indirekte globale) miljø- og klimavinster og en mer effektiv og trafikksikker transport. EUs hvitebok som angir måltallene for overføring av både gods og passasjerer fra vei til bane og sjø fram til 2030 og 2050 må bli en vesentlig faktor også i nord. Dessuten andre synergier av et tidsmessig landverts jernbanenett som binder sammen hele landet fra nord til syd og til transportkorridorer videre ut i Europa. For landsdelen er videreføringen av jernbanen en av flere viktige faktorer for å få til en likevekt mellom nord og syd. Landsdelen må få muligheter til å utvikle eksisterende så vel som nye regionale plattformer for kommende generasjoner som skal leve og bo i nord.

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

B

NORGE P.P. posten

Spenncon Rail AS nye fabrikk på Hensmoen. Ferdige sviller.

Annonser: