Tidsskrift utgitt av For Jernbane
38. årgang - Nr. 3 - 2019

FORJERNBANE

Fra motorveg til bane s. 2

- Fjerntogstrategi i Norge og Norden s. 4-6
- Ålgårdbanen inn eller ut s. 12

ISSN 0802-8915

FORJERNBANE
NR. 3 -2019

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: 2019 kr 300
Kontonr. 1254.20.33523
Abonnement (ikke medlem) et år, fire utgaver: kr 320. Løssalg: kr 85.

ANSVARLIG REDAKTØR:
LEDER: Kjell Erik Onsrud

ADRESSE:
FJ, Pb 3455, Bjølsen, 0406 Oslo
E-POST: leder@jernbane.no
INTERNETT: www.jernbane.no

PRODUKSJON: Oslo digitaltrykk AS
OPPLAG: 550

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

FORSIDEFOTO: Hamar stasjon 27.7.2018. Togene var kraftig forsinka p.g.a. faren for solslyng på de gamle linjene. På Gardermobanen var det vanlig hastighet.

INNHOLD

Fjerntogstrategi 3
Orienteksspressen 6
Göteborg havn 7
Samferdselspoilitikk 8
5 på toget 9
Tromsbanen-Nordnorgebane-Stambane 10
Budsjettregler 11
Ålgårdbanen 12
Ekspertrapport 13
Skandinavia og Kontinentet 14
Tog-bussforbindelser nord for Fauske 15

Fra motorveg til bane

LEDER, KJELL ERIK ONSRUD

For Jernbane foreslår at det omprioriteres om lag 7 mrd. kroner i 2020 fra motorvegprosjekter til jernbane, vegvedlikehold og noe reduserte bompenger. Bare ved å omprioritere kan vi oppnå store forandringer på relativt kort tid. Bompenger i by bør beholdes av hensyn til fremkommelighet og miljø.

Mens lyntog ble veid på gullvekt for 7 år sida og avvist fordi det ble funnet å være samfunnsøkonomisk ulønnsomt og at klimagevinsten lå mange år fram i tid, bygger regjeringa nå motorveger blind for de samme hensyna. En nasjonal motorvegplan ble i 2016 anslått til 1.110 mrd. kroner med et netto samfunnstap på - 680 mrd. kroner. Mye av dette skal betales med bompenger. Til sammenlikning ble alle lyntogalternativene anslått til 1.000 mrd. i 2012. Det måtte i så fall gjøres et valg av trasé, så en sluttsum ville blitt lavere.

I tillegg til jernbanen er det et vedlikeholdsetterslep på kommunal- og fylkesveger på flere titalls milliarder kroner. Dette er viktige veier for næringsliv og lokalsamfunn. Det er liten konkurranse mellom lokalveiene og jernbanen. Motorveg, flytrafikk og jernbane er derimot konkurrerende modus.

Viktig er det også hvordan jernbane bygges. På Østlandet er intercity-prosjektet spredd ut i fire himmelretninger. Vi bør heller samle kreftene om én strekning av gangen for raskere og billigere gjennomføring. IC Vestfoldbanen bør utvides med Grenlandsbanen, for i motsetning til Dovrebanen og Østfoldbanen, ender Vestfoldbanen nærmest blindt. Planlegging av ny Oslotunnel må framskyndes da dette er den viktigste flaskehalsen. Prosjektet er nødt til å komme i tritt med pågående planlegging av ny T-banetunnel som den blir nabo med. Samtidig bør vi kunne håndtere én utbygging på Jæren, én i Hordaland og én i Trøndelag (peker mot nord). Ringeriksbanen over Hole bør ut sammen med E16 4-felt. Prosjektet er netto miljøfientlig og potensielt et pengesluk.

Klimabudsjettet for Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 anslår en økning i bil- og togtrafikken, og en nedgang for buss og fly. Netto klimaeffekt for trafikken er anslått til minus 103.000 tonn co2 ekv. i en livsløpsanalyse på 60 år. Bygging, og drift av banen og vegen over samme tidsrom er derimot beregna til å medføre økte utslipp på ca. 1,3 mill. tonn. Fellesprosjektet er håpløst langt unna noen klimagevinst. I tillegg kommer forsuring av jord og vann, overgjødsling av ferskvann, bakkenær ozon, nedbygging av matjord, støy og svevestøv.

Vi har verken tid eller råd til å sløse slik med ressursene og gjenværende klimamargin. I det miste bør 4-feltsdelen av prosjektet droppes. Da blir overført trafikk til tog langt kraftigere. Regjeringa har også erklært at den vil gjennomgå alle utbyggingsplaner for jernbanen med tanke på framtidig høyhastighet, for å unngå feilinvesteringer i det som skal b ygges i nær framtid. Er det sikkert at en framtidig høgfartstrasé mellom øst og vest via Hallingdal og Finse er den beste for nasjonen?

Fjerntogstrategi i Norge og Norden

Onsdag 5.6 arrangerte Forum for Nordisk Jernbane-samarbeid (NJS) seminar om Fjerntogstrategi i Norge og Norden. Bakgrunnen for seminaret var Jernbane-direktoratets nylig framlagte utredning om framtida for fjerntogtrafikken i Norge og fra Norge til utlandet. Utredningen vil være en del av grunnlaget for NTP 2022-2033. Prosjektleder Cecilie Bjørlykke presenterte Jernbane-direktoratets utredning.

TORBJØRN SVENDSEN
(torbjorn.svendsen1956@gmail.com)

I tillegg var Sverre Sletten fra SJ invitert til å fortelle om deres satsing i Sverige og Norden. SJ har en offensiv strategi for utvikling av fjerntog-tilbudet mellom de store byene i Sverige og også inn i Danmark og Norge. Avslutningsvis var det satt av tid til noen forberedte innlegg med kommentarer, refleksjoner og spørs-målsrunde.

Jernbanedirektoratets presentasjon/ rapport Cecilie Bjørlykke startet sitt innlegg med litt generell informasjon om mandatet for utredningen, hvorfor er det smart å utvikle fjerntogtilbudet etc. Her er i tillegg tatt med noe tilleggsinformasjon fra rapporten, spesielt det som gjelder mulige kjøre-tider på de enkelte strekningene.

Innledning
Jernbanedirektoratet har utredet muligheten for to timers grunnrute på strekningene Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim, Trondheim-Bodø, Oslo-Gøteborg og Oslo-Stockholm. På strekningen Oslo-Kristiansand-Stavanger ble det innført tilnærmet to timers grunnrute fra desember 2014. Dette opplegget videreføres og forbedres i tråd med avtalen for trafikkpakke 1. Oppdragene med å se på muligheten for to timers grunnrute og strategi for fjerntogstrekningene som del av grunnlaget for neste NTP må sees i sammenheng.

Utredningen har en todelt tilnærming: Hva anbefales gitt dagens planer og rammer og hva anbefales når man tar med langsiktige trender og driv-krefter. Kapasitet, markedsgrunnlag og materiellbehov har vært vesentlige punkter i utredningen. Faktorer som bidrar til at det er smart å utvikle fjerntogtilbudet er bl.a. at Bergens-banen og Dovrebanen drives kommer-sielt allerede i dag (unntatt natt-togene), flere lange reiser med tog bidrar til å nå klimamålene, fjerntog-tilbudet bidrar til næringsutvikling og det at fjerntogtilbudet vil ha nytte av hele tiltaksporteføljen i NTP.

De enkelte strekningene:

Oslo-Bergen
- På strekningen Oslo-Bergen er totimers grunnrute samfunns-økonomisk lønnsomt med dagens trafikkgrunnlag.
- Ved åpning av Ringeriksbanen vil økt frekvens også være bedrifts-økonomisk lønnsomt.
- Anbefalingen er at frekvensen økes i takt med avtalen i trafikkpakke 3, og i tråd med materiellsituasjonen.
- Mål om dobling av rutetilbudet i løpet av NTP-perioden.
- Det anbefales et ruteopplegg som tilbyr både økt frekvens og enkelte raskere avganger med færre stopp.
- Resultater fra kapasitetsrapporten gir mulige kjøretider:

2023 (Arna-Bergen ferdig): Oslo-Bergen/Bergen-Oslo (grunnrute): 6:59/6:55, (ekspress): 6:20/6:24.
2028 (m. Ringeriksbane): Oslo-Bergen/Bergen-Oslo (grunnrute): 6:00/5:57, (ekspress): 5:30/5:25.
2035 (m. Arna-Stangehelle): Oslo-Bergen/Bergen-Oslo (grunnrute): 5:41/5:46, (ekspress): 5:14/5:11.

Oslo-Trondheim
- På strekningen Oslo – Trondheim vil totimers grunnrute være samfunnsøkonomisk lønnsom mot slutten av inneværende NTP-periode.
- Økning med en avgang er inne som opsjon i trafikkpakke 2.
- Opptrapping til totimers grunnrute anbefales når kjøretiden kan reduse-res.
- For Oslo-Trondheim anbefales det at underveismarkedet prioriteres i ruteopplegget, og at tilbudet økes gradvis i takt med IC-utbyggingen og tilgjengelig materiell.
- Resultater fra kapasitetsrapporten gir mulige kjøretider:

2021: Oslo-Trondheim/Trondheim-Oslo (grunnrute): 6:34/6:35, (ekspress): 6:11/6:11.
2027 (dbl.spor Åkersvika): Oslo-Trondheim/Trondheim-Oslo (grunn-rute): 6:14/6:17, (ekspress): 5:55/5:50.
2035 (dbl.spor Lillehammer): Oslo-Trondheim/Trondheim-Oslo (grunn-rute): 6:02/5:54, (ekspr.): 5:39/5:43.

Trondheim-Bodø
- På strekningen Trondheim -Bodø anbefales ikke to timers grunnrute, isteden anbefales en styrking av pendeltilbudet mellom Mosjøen-Bodø og en satsing på utvikling av nattog-tilbudet.

Oslo-Gøteborg
- Strekningen har et stort potensial for flere reisende, men i dag viser reiseomfanget en svak nedadgående tendens.

• Det må avklares hvordan tilbudet skal inngå i videre trafikkpakkearbeid.
• Det anbefales i første omgang å øke tilbudet med en ekstra avgang i hver retning pr. dag. Anbefalingen bygger på det kartlagte potensialet gjennom konkurranseflateanalysene.
• Det må vurderes om tilbudet kan ha et annet servicenivå enn dagens tilbud (vekt på lange reiser/korrespondanse).
• Det er naturlig at tilbudsutviklingen ser lengre enn til Gøteborg.
• Resultater fra kapasitetsrapporten gir mulige kjøretider:
2021: (Follobanen): Oslo-Gøteborg/Gøteborg-Oslo (grunnrute): 3:30/3:38, (ekspress): 3:13/3:16.
2027 (dbl.spor Sarpsborg): Oslo-Gøteborg/Gøteborg-Oslo (grunnrute): 3:27/3:24, (ekspress): 3:08/3:05.
2035 (dbl.spor Halden): Oslo-Gøteborg/Gøteborg-Oslo (grunnrute): 3:20/3:15, (ekspress): 2:56/2:56.

Oslo-Stockholm
• På strekningen Oslo-Stockholm pågår det KVU-arbeider på norsk side for Kongsvingerbanen (og Hovedbanen Nord).
• Rådet fra fjerntogstrategien er at det i KVU-arbeidet belyses et mulighetsrom som spenner fra hva som skal til for å gi et tilsvarende rutetilbud som i 2017, til hva som kreves for å kunne tilby en totimers grunnrute.
• Resultater fra kapasitetsrapporten gir mulige kjøretider:
2023: (med mindre tiltak): Oslo-Stockholm/Stockholm-Oslo (grunnrute): 5:00/5:00.

Tiltak på kort og mellomlang sikt
• Fortsette utbyggingen av InterCity og tilbudet rundt de store byene.
• Utnytte infrastrukturforbedringene til å gi tilbudsforbedringer på de lange reisene mellom byene, herunder totimersfrekvens og ekspressavganger på Dovre- og Bergensbanen.
• God nettdekning, arbeidsplasser og gode serveringstilbud om bord.
• Skreddersydde dør-til-dør-tilbud.
• Økt satsing på vedlikehold, mindre tiltak og utbedring av flaskehalser.
• Bygging av kryssingsspor som øker kapasiteten både for fjerntog og godstog.
• Tilstrekkelig togmateriell, vurdere togmateriell med høyere servicenivå.
• Prioritering i ruteplanlegging (sikre noen raske avganger).
• Parallelt med tiltakene må trender innen utviklingen av ny teknologi fanges opp med formål og både utnytte muligheter som ny teknologi gir og å avveie videre investeringsbehov mot takt og retning på utviklingen.

Fjerntogstrategi på lang sikt (2050)
• Hva skal togets rolle være på strekningene mellom Oslo og Bergen, Trondheim, Bodø, Gøteborg og Stockholm på lang sikt?
• Scenariene som er utviklet i prosjektet diskuterer hva fjerntogets rolle vil være gitt ulik teknologisk utvikling innen vegtrafikk og luftfart.

SJ sin presentasjon
Sverre Sletten fra SJ innledet med status for SJ pr. i dag (møtet foregikk før trafikkpakke Nord ble tildelt SJ). SJ er eneste persontogoperatør med trafikk til alle hovedstedene i Skandinavia. Daglig har selskapet 140.000 reisende. Omsetning er ca. 8 mrd. SEK. SJ driver kommersiell trafikk (konkurranse på sporet) og anbudstrafikk (konkurranse om sporet). Konkurransen på sporet har bidratt til at billettprisene har gått ned på fjerntog i Sverige. Nøkkelpunkter fra presentasjonen:

Disponibelt materiell (kommersiell trafikk)
• 36 stk. X 2000 hurtigtog (hastighet 200km/t, 311-335 seter).
• 20 stk. SJ 3000 hurtigtog (hastighet 200 km/t, 245 seter).
• 42 stk. region-/intercitytog (dobbeltdekkere, hastighet 200 km/t, 150-243 seter).
• 86 stk. lokomotiver og 290 vogner (hastighet 160 km/t, intercity og nattog).

Investeringer
For tiden investerer SJ 9 mrd. SEK i nye og oppgraderte tog. Dette omfatter nyrenovering av de eksisterende 36 stk. X 2000 togene og innkjøp av 30 stk. nye hurtigtog for hastighet 250 km/t. Flere togsett bygges om slik at de kan settes inn i trafikken mellom Stockholm/Gøteborg og København.

Internasjonale trafikk pr. i dag
• Oslo-Stockholm 2 daglige avganger (redusert fra 5 pga. KL-arbeidene på Kongsvingerbanen). Strekningen hadde stor trafikkøkning etter at X 2000 ble satt inn fram til KL-arbeidene startet.
• Halden-Göteborg 2 daglige avganger (endres i R20 til Oslo-Göteborg med X2000-forbindelse til Malmö).
• Narvik-Luleå/Stockholm 2 daglige avganger, samt 1 daglig avgang Narvik-Kiruna.
• København-Stockholm 7 daglige avganger.
• Göteborg-København 3 daglige avganger i hver retning (sommerrute, raskeste kjøretid 2:52).

Aktuell ny trafikk
• Alle X2000 og nye hurtigtog skal kunne trafikkere i alle skandinaviske land.
• Oslo-Stockholm opptil 8 daglige når KL-arbeidene på Kongsvingerbanen er fullført i 2021. Kjøretid ca. 4:45.
• Göteborg-Malmö forlenges Oslo/København.
• Økt trafikk Stockholm-København.
• Fyn/Jylland, samt Hamburg etter Fehmarn belt (Fehmarn belt kutter reisetiden til Hamburg med 2 timer).
• Nattog Stockholm-Åre forlenges til Trondheim ved elektrifisering i Norge.
• Markedspotensial og rammevilkår avgjør hvordan investeringene plasseres.

Nattog
SJ kjører også hele året nattog fra Stockholm og Gøteborg til Jämtland, Västerbotten, Norrbotten og Narvik. Det som går nordover fra Stockholm er offentlig kjøp mens SJ forlenger togene til Gøteborg for egen re[illegible]
Nattogene mellom Malmø og Stockholm kjøres som kommersiell trafikk. Antall vogner pr. tog varierer men har alltid 1 kl. sovevogn (egen dusj/wc og frokost), 2 kl. sovevogn, liggevogner, bistrovogn (Jämtland og Norrland) og minst 1 stk. sittevogn. Generelt gir nattog også økning i returreiser med fjerntog på dagtid.

Norske utfordringer
Sverre Sletten avsluttet sin presentasjon med å ta opp noen spesielle utfordringer vi har her i Norge i forbindelse med å få til et godt fjerntogtilbud.

Han la vekt på at et attraktivt fjerntogtilbud krever høy frekvens og at dette igjen krever bedre kapasitet. Han anbefaler bl.a. forbikjøringsspor (3 spors stasjoner som de har en del av i Sverige), samtidig innkjør og lange kryssingsspor.

Et annet problem i Norge er at fjerntog får sisteprioritet ved kapasitetsbegrensninger. For eksempel så får X2000 med 250 passasjerer prioritet bak nesten tomme lokaltog, noe som i enkelte tilfeller fører til 20-30 minutter lenger kjøretid enn nødvendig (på Kongsvingerbanen). Reglene svekker hurtigtogets vilkår. I Sverige er det antall passasjerer om bord som avgjør prioriteringen.

Forberedte innlegg
Avslutningsvis var det satt av tid til noen forberedte innlegg med kommentarer, refleksjoner og spørsmål.

Først ute var Holger Schlaupitz fra Naturvernforbundet. Han la vekt på at det er trykk ute blant folk for å reise klimavennlig men at fortsatt så prioriteres vei og fly her i Norge. Han roste også SJ for deres bidrag med offensiv holdning når det gjelder fjerntog og nattog. Et annet viktig poeng i hans innlegg er at transportarbeidet som utføres av langdistansetogene er større enn det som utføres av lokaltogene og at gods- og langdistansetog er det som bidrar mest for klima og miljø. Også han var inne på samme poeng som Sverre Sletten fra SJ om at prioritering av fjerntog er viktig. Det er svært viktig at vi i Norge så fort som mulig får opp fjerntogskapasiteten med 2-timers frekvens og nattogskapasiteten med flere sovevogner og liggevogner. Når det gjelder utlandsforbindelsene på kort sikt så kan norske myndigheter bidra til å gjøre dagens tilbud mer tilgjengelig ved å gjøre det enkelt å kjøpe billetter på ett sted.

Representanter fra NJK sitt jernbanepolitiske utvalg viste til sitt innspill om gulltog (direktetog eller tog med svært få stopp) som de har sendt inn til Jernbanedirektoratet og håpet at dette ville bli vurdert i den videre utredningen om fjerntog.

I spørsmålsrunden stilte Holger Schlaupitz spørsmål vedrørende prosess med bestilling av nytt nattogsmateriell. Dette ble besvart av Ove Skovdahl fra Jernbanedirektoratet. Han svarte at Norske Tog må ha statsgaranti for å bestille nytt materiell. Første prioritet nå er lokaltog til Østfoldbanen. Dette er prioritert med tanke på budsjettsbehandlingen høsten 2019, gjeldene for statsbudsjettet 2020. Neste runde er fjerntog-/nattogsmateriell. Dette vil bli jobbet med mot budsjettbehandlingen høsten 2020 gjeldene for statsbudsjettet 2021. Etter eventuelle bestillinger vil det gå 4-5 år før materiellet er på plass.

Det kom også fram på møtet at kommersielle aktører kan bestille ruter mellom Norge og utlandet direkte hos Bane NOR dersom de ønsker å kjøre for eksempel Oslo-Gøteborg eller andre grenseoverskridende strekninger.

Fjerntograpporten og presentasjonene fra seminaret:

www.njsforum.com/norge

www.jernbanedirektoratet.no/no/strategier-og-utredninger/utredninger/anbefaler-a-utvikle-fjerntogtilbudet/
Men kostnader og tekniske forutsetninger taler mest for en løsning med batteritog og partiell elektrifisering.

[Forfatterens anm.: I sitt innlegg på JBFN etterlyste Reidar Ryssdal i Rana Utvikling en snarlig løsning av krisen for godstransportørene på jernbane. Regjeringen har i ettertid lagt fram revidert statsbudsjett for 2019, hvor det er foreslått satt av 60 mill. i støtte til godstransport på jernbane fulgt opp med et årlig bidrag på 90 mkr for de kommende tre årene.]

[Forkortelser: ARE - Arctic Rail Express, NRE - North Rail Express. ERTMS – European Rail Traffic Management System. NTP-Nasjonal Transportplan.]

Presisering

I reportasjen fra svenske Järnvägsforum Norrs konferanse i For Jernbane nr 2/19 oppga forfatteren at Sverige har satt av 700 mrd SEK til infrastruktur de kommende 10 årene fram til 2029. Det er korrekt, men siden fokus var på jernbanen kan det oppfattes som at det bare gjelder for jernbanen. Forfatteren vil derfor presisere at det omfatter all infrastruktur i transportsektoren. Av totalsummen går 125 mrd til det som omfatter drift og vedlikehold av statens jernbaner.

Gunnar A. Kajander

Mysteriet med den forsvundne orientekspressen?

Ærede jernbaneinteresserte lesere! Vi har mange forskjellige interesser og sterkt sprikende meninger om hva som skal prioriteres etc. Felles for oss er vel at vi mener jernbaneutbygging er et gode, - for de reisende, for miljøet, for gods og for passasjerene.

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

Desto merkeligere blir det her å spore hva som ser ut til å være en forsvunnet bane hvis virkeliggjørelse kanskje ikke ville være noe stort gode for landet den påstås å være bygget for.

Laos er et innelukket land i Sydøstasia. Det har ikke adgang til havet, en tredjedel av folket lever under FNs fattigdomsgrense, og den eneste jernbanestrekning i landet er en fire km lang smalsporet linje fra Thanaleng stasjon, ca. 20 km nord for hovedstaden Vientiane, over den såkalte Vennskapsbroen som krysser Mekong til Thailand. Der kan man i dag bytte til den thailandske banen som kan bringe en til Bangkok i løpet av dagen.

For noen år siden foreslo kineserne at Laos skulle bygge en bane rett nordover fra Vientiane til den kinesiske grensen. Dette er en strekning på 414 km som skal gå innom Luang Prabang som er Laos gamle historiske hovedstad og landets nest største by, og inn i Kina ved Savan. Banen skal ha normal sporvidde på 1435 mm, og bygges for en hastighet på 160 km/t. Et problem er at jo lenger nord man kommer i Laos, desto vanskeligere blir terrenget. Det er beregnet ar banen vil trenge 62 % tuneller eller viadukter. Byggekostnadene ble først anslått til 5,7 milliarder dollar. Senere anslag har vært høyere. Mellom 6 til 7 milliarder har vært nevnt. Dette er mer enn Laos' samlede bruttonasjonalprodukt på ett år. Ikke noe problem sier Kina. De har tilbudt seg å låne Laos 70 % av byggekostnadene. Så generøst av de gode naboer i nord. Men saken er den at Laos har nesten ingen handel med Kina i dag, og Kina har hatt en stygg tendens til å legge utilbørlig press på fattige land som de har ytt hjelp tidligere. Eksempler er havnene på Sri Lanka og i Hellas samt en rekke infrastrukturprosjekter i Afrika. Hva vil kineserne forlange av Laos? Vil banen bli brukt til å frakte kinesiske varer under et jernhardt monopolregime? Det går også rykter (ubekreftede) om at enkelte sentrale politikere i Vientiane har fått lommene fulle av yuan for å støtte prosjektet.

Og spørsmålet er: Er byggearbeidet påbegynt? Offisielle meldinger i desember 2017 gikk ut på at alt var klart til byggestart nord i landet – men er det skjedd noe? Ifølge Wikipedia var arbeidene med å oppgradere smalsporstasjonen i Vientiane i full gang. Dette kunne jeg ved selvsyn påvise ikke var tilfelle (se fotos). Er det tid for en noe modernisert versjon av Agatha Christies «The Murder at the Orient Express» Eks. «Hercule Poirot solves the puzzle of the lost Laotian Railway»?

Det er også viktig å bite seg merke I at de oppgitte kalkyler for utbyggingskostnadene virker urealistisk lave. Vi kan jo sammenligne med tilsvarende prosjekter nylig i Norge og kalkulere med kilometerprisen her. Riktignok blir banen ikke utbygget til full hurtigstandard, kun for 160 km/t, og kineserne er kjent for å kunne levere infrastruktur til mye lavere priser enn vi er vant til her. (Noe for oss og en ny Bergensbane?) Likevel: 6-7 milliarder dollars for 414 kilometer med 62 % tuneller og viadukter synes utrolig. Og Laos kunne ha mye mer nytte av en bane rett østover fra Vientiane mot grensen til Nord-Vietnam. Her er terrenget lettere og man kunne koble seg på det vietnamesiske banenettet og fått tilgang på en havn i Tonkinbukten. Dette kunne vært av stor økonomisk betydning for Laos – og til en mye lavere pris. Men her ville nok ikke kineserne være så rause å tilby noen kredit. Kjære toginteresserte leser, vi får følge med og se hva Poirot kan finne ut!

Størst i Skandinavien

Stig Göran Thorén, järnvägsansvarig för Göteborgs hamn, var en av de tre som höll föredrag när Järnvägsfrämjandet hade årsmöte i Göteborg. Hamnen är Skandinviens största och är flera gånger större än andra hamnar i Sverige. En tredjedel av Sveriges utrikeshandel går över Göteborgs hamn.

HANS STERNLYCKE (hans.sternlycke@netatonce.net) og Kjell Erik Onsrud, red.

1620 påbörjades utgrävningen av Stora Hamnkanalen. Den var Göteborgs huvudhamn till mitten av 1850-talet. Segelskeppen ankrade vid Klippan och godset lastades över till mindre båtar för att ros in till City. Därefter har hamnen flyttats ut och alltmer västerut. Nu ligger det mesta på Hisingssidan (nord for elva) utanför Älvsborgsbron. Inte mycket påminner mycket nu inne i staden om Göteborg som hamnstad. De områden där det varit hamn blir nybyggnadsområden.

Hamnen är den enda i Norden som kan ta emot de riktigt stora båtarna. I dag kan ett containerfartyg lasta mer än 20.000 containrar. Över Göteborgs hamn fraktas cirka 800.000 containrar om året, men i jämförelse med kontinentens stora hamnar är det ändå litet. Över åtta miljoner containrar passerar Hamburg om året.

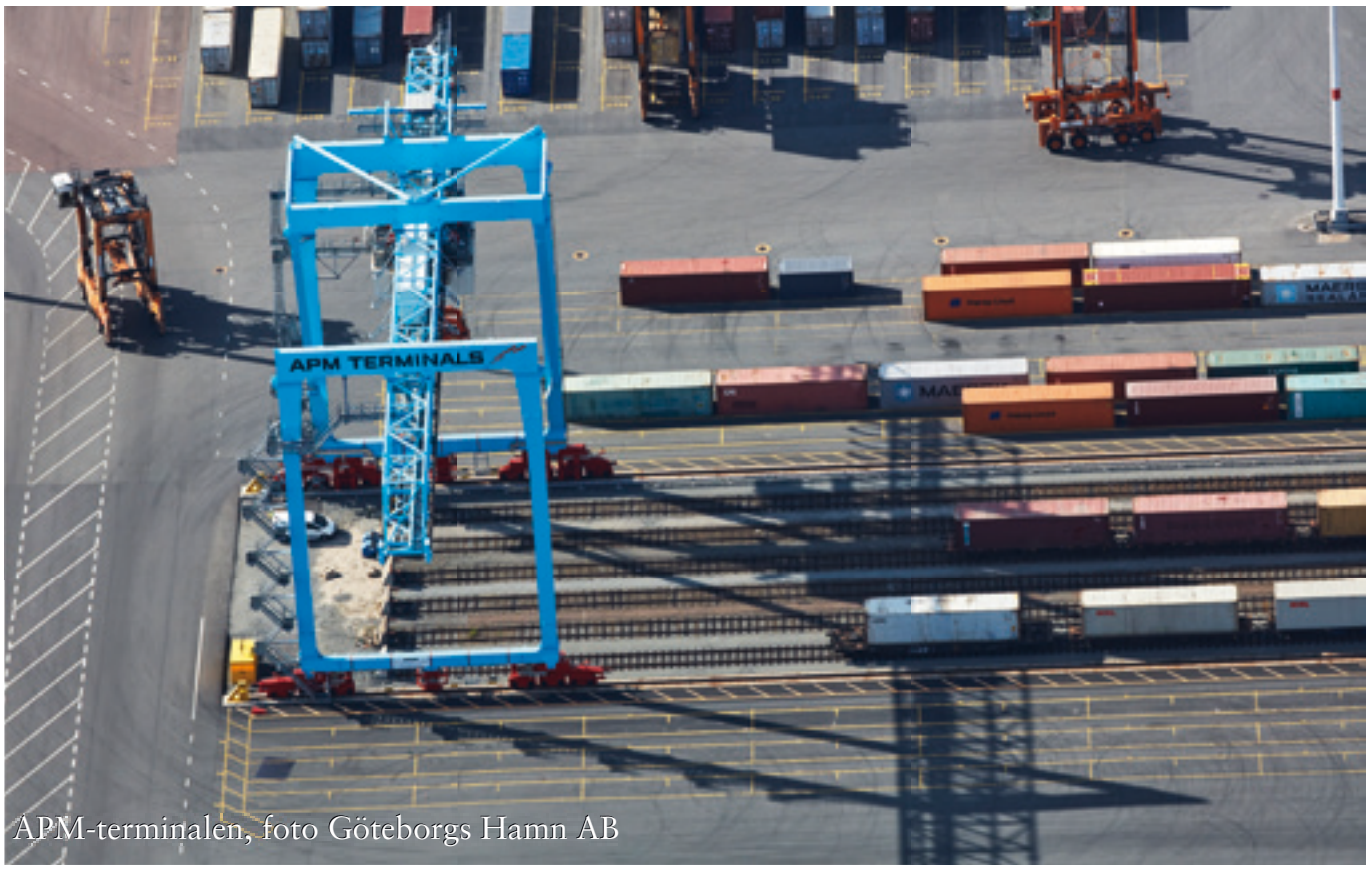
De största containerfartygen kan idag inte ta full last in till Göteborg och hamnen kan bara ta emot ett stort skepp åt gången. Därför har det tagits beslut om farledsfördjupning för fyra miljarder kronor. I dag är maximalt djupgående 13,5 meter, men det skall bli uppåt 17.5 meter.

Göteborgs hamn är kommunalt ägt, men driften i tre terminalbolag sköts av privata operatörer; Ro/Ro-hamnen (lastbilarna kör på och av), Bilhamnen och Containerhamnen.

Hamnen ger många arbete. Där finns 320 företag och 22.000 är sysselsatta där, varav 8.000 är direkt anställda av hamnen. Till det skulle jag vilja tillägga att det behövs lika många för att ge dessa service och att med den icke-arbetande delen av befolkningen blir det dubbelt upp igen. Då blir det fyra gånger fler än de sysselsatta som är beroende av hamnen för sin försörjning.

Förutom containrar fraktas nära 300 000 bilar över hamnen. Nära 600 000 släp (lastebilhengere) körs på och av i Ro/Ro Ro-hamnen. 23 miljoner ton olja och andra energiprodukter passerar Oljehamnen. Planerna på Sveriges första landbaserade bunkringsanläggning för flytande naturgas har fått kritik för att vara en satsning på fossilbränslen. Samtidigt är det en möjlighet att få renare fartygsdrift och även för transporter och industri. Göteborg har två raffinaderier. Preem raffinerar sex miljoner ton råolja och St1 fyra miljoner ton.

400.000 järnvägsvagnar kommer till hamnen. Det går godståg på fasta tider till flera ställen i Sverige. Järnvägsfrakterna av containrar har gått från en andel på 20 % till 60 %. Det minskar koldioxidutsläppen med 60.000 ton. Det finns ett



APM-terminalen, foto Göteborgs Hamn AB

antal torrhamnar inne i landet med terminaler för överföring av gods från väg till järnväg. De fungerar som förlängning av Göteborgs hamn.

De ökade godsmängderna med järnväg gör att den 10 km långa hamnbanan byggs ut til dubbelspår i etapper. Banan löper utefter älven på attraktiv byggmark. Tidigare har funnits planer på att bygga en ny bana inne på Hisingen för att lösgöra den. Banan blev dock kvar i sitt läge. Nu byggs delen Eriksberg-Pölsebo med 1 100 meter i tunnel.
Sveaterminalen
Fram til første halvår 2020 bygger bygger Göteborgs hamn Sveaterminalen på nærmere 45.000 m2. Den får tilknytning til jernbanenettet samt fem spor inne i sjølve hallen. Her blir omlasting tog/båt beskytta mot vær og vind. Sammen med øvrige investeringer vil dette styrke jernbanens andel av varene over terminalen. En viktig investeing er utbygging til dobbeltspor på Havnebanen. - Sammenlikna med andre storhavner i verden har vi ekstremt høy jernbaneandel, uttaler Claes Sundmark, affärsområdeschef på Göteborgs Hamn AB.

I 2018 økte jernbaneandelen over Göteborg hamn med 13 %. I 2019 fram til april var økninga på 18 %. I fjor ble 126.000 kontainere frakta med tog. Tallet for januar-april i år er 149.000. Årsaken er investeringer og vedlikehold av banen og et støttende system med tørrhavner/railports inne i landet. Via avtale med Green Cargo har Göteborg hamn trafikk til Norge, men ikke direkte. Togene og varene går via Hallsbergterminalen. Samtidig er det i følge Göteborgs Hamn dialog med andre togoperatører om ny trafikk på Norge.

Samferdselspolitikk ute av kurs

TORSTEIN FJELD (fjeldt@online.no)
leder Naturvernforbundet i Grenland

Jernbanen er snart helt glemt i norsk samferdselspolitisk utvikling. Vi bygger firefelts motorveger i dette landet uten sidestykke og uten tanke for samfunnsmessige konsekvenser. Dette til tross for at FNs Klimapanel og Paris-avtalen ber oss om en mer miljø- og klimavennlig politikk dersom vi skal ha muligheter til å redde denne jorda på sikt.
Byer og landsdeler knyttes nå sammen med firefelts motorveger i høyt tempo uten tanke på at biltrafikk bør reduseres, ikke stimuleres. Dette til tross for advarslene fra verdenssamfunnet om den truende klimautviklingen og tap av artsmangfold. Norge er ett av få vestlige land som ikke satser på moderne jernbaner, men som blindt følger USAs miljøskadelige bil og motorvegpolitikk. Våre politikere ser dessverre ikke det store potensialet som ligger i jernbanen, både når det gjelder næringsutvikling, trivsel, miljø- og klima.
I Norge får jernbanen klare seg som best den kan. Jernbanepolitikken er riktignok ikke helt uten vyer; nå har den fått nytt navn (!), og den ene jernbanestrekningen etter den andre blir konkurranseutsatt. Da er regjeringen fornøyd. Regjeringen har en eneste ambisjon i forhold til jernbanen; at den må drives med minst mulig kostnader for samfunnet. Bortsett fra dette synes ambisjonene å være lik null. Nå har jernbanedirektøren gått ut og sagt at bane og stasjonsetableringer som del av en byutvikling må reduseres på grunn av pengemangel. De ønsker å konsentrere seg om banen mellom byene, i beste fall bare på Østlandet og rundt de største byene, fullført kanskje innen 2034!
Naturvernforbundet mener at byer og landsdeler i dette landet bør, i tillegg til hensiktsmessige veger, knyttes sammen med moderne høyhastighets jernbaner, slik som andre vest-europeiske land og bl.a. Kina og Japan gjør. Fly og biltrafikk vil reduseres betydelig med moderne jernbaner mellom Oslo og Bergen, Trondheim og Stavanger, og mot Stockholm og Gøteborg. Men dette interesserer ikke regjeringen. Derimot er en fergefri E39 mellom Kristiansand, Bergen og Trondheim til en pris, i henhold til Nasjonal Transportplan, på 340 mrd. kr høyaktuell politikk. I høst skal Statens vegvesen oppdatere kostnadsoverslaget. Flere kilder mener kostnadene nå ligger nærmere 500 mrd. kr. Det er våre bil-politikere som ønsker denne vegen. Næringslivet er mindre interessert i en fergefri veg, men ønsker derimot en opprusting av E39 mellom fergestrekningene.
For denne prisen kan vi bygge høyfartsbaner både til Trondheim og Bergen med en kjøretid på tre timer, og med sterk reduksjon av miljøskadelig bil og flytrafikk.
Hva med Nord-Norgebanen? Jernbanedirektoratet har lagt fram en kostnadsberegning for denne banen til Tromsø på 120 mrd. kr, men har konkludert med at en slik bane ikke er samfunnsøkonomisk lønnsom. Mange er svært kritiske til både utredning og konklusjon. Tre av fire nordlendinger ønsker denne banen. En slik bane vil ha stor nasjonalpolitisk betydning, binde sammen vårt langstrakte land, gi våre nord-norske venner nytt mot og inspirasjon, og redusere tusenvis av trailere med fisk for eksport langs våre veger.
Men dessverre, vår regjering synes å være blind for en praktisk omlegging mot det grønne skiftet, og gjør det vanskelig for oss alle daglig å praktisere en miljø- og klimavennlig livsstil.

FEM på toget

Marie

Georg

Christopher

Tobias

Per

Redaktøren har vært på Lillestrøm stasjon og spurt reisende om bompengesaken, om at regjeringa vil prioritere ned stasjonene i intercity-prosjektet, om Nordnorgebanen og om de vil ha høgfartsbaner.

MARIE

Hun kom med lokaltog til Lillestrøm og venter på overgang til toget til OSL. Hun skal til Danmark, nærmere bestemt Århus. - Jeg er bosatt i Danmark og har vært på ferie hos foreldra mine på Lørenskog, forteller Marie. Hun tar denne turen ofte. I det daglige bruker hun mest sykkel. Hun har ikke noen mening om bompengedebatten eller Nordnorgebanen. Når det gjelder intercity mener hun det må være mulig å komme med toget uansett hvor man bor. - Det bør være mange nok stasjoner, ellers tar folk bilen. Hun sier ja til lyntog. Det ville vært et godt alt. til fly, sier Marie.

GEORG

Han har kommet med tog fra Oslo S og skal nå videre til Kløfta. Der går han til fots. Dette er ei fritidsreise. Han skal hjem. Han tar denne turen om lag to ganger per uke. Han har ikke bil, men sykkel. Han kjenner ikke til bompenge- eller intercityproblematikken. Han sier ja til høgfart.

CHRISTOPHER

Han ble kjørt til Lillestrøm stasjon og skal til Nationaltheatret. Der går ferden videre til fots. Han bytter mellom å busse eller bile til Lillestrøm. Han er student ved Oslo Met og reiser 3-5 ganger i uka. Han eier også sykkel. Han velger tog på grunn av kø, bom og parkering. - Når jeg får elbil vil jeg likevel fortsette å ta toget, sier han. Han synes bomtakstene er for høye. Det burde blitt bygd mer vei i forhold til hvor mye penger som tas inn, sier han. Han kjenner ikke til Nordnorgebanen eller saken om intercitystasjonene. - Men det hadde vært fint med stasjon i nærheten av der jeg bor i Aurskog-Høland, sier Christopher.

TOBIAS

Han kom med buss til Lillestrøm og skal til Sandvika. Der går turen også videre med buss. Han skal på skole, fem dager i uka. Han har bil, men tror det ville blitt dyrere å bruke den. Han har ikke så mye oppfatning om bompengesaken eller om intercitystasjonene. Han synes det bør bygges jernbane til Harstad og Tromsø. Han synes det bør bli lettere å reise rundt i Norge enn hva det er i dag.

PER

Han kom med buss til Lillestrøm og skal til Eidsvoll verk. Der går reisa videre til fots. Dette er ei arbeidsreise som han tar ca fem ganger per måned. - Jeg har bil, men tog er mer effektivt på denne strekninga, svarer han. Han har også sykkel. Han synes bompengedebatten har tatt litt av. - Jeg skjønner likevel at folk må ta bilen til enkelte steder. Til Oslo er det for dyrt å kjøre bil. Sjøl tar jeg aldri bilen til sentrum, sier han. Han sier nei til Nordnorgebanen. - Det bor for lite folk der. Da bygger saken for mye på romantiske følelser, sier han. Når det gjelder intercity og høgfart mener han det viktigste er at toget blir effektivt. - Skal jeg til Bergen velger jeg fly fordi tog tar for lang tid, sier Per.

FOR JERNBANE

Tromsbanen-Nordnorgebane-Stambane

Når det gjelder Tromsbane kontra Narvik-Fauske, eller Nord-Norgebanen som helhet, har jeg all respekt og forståelse for dem som sier: "Bygg Tromsbanen først". Det er en logisk slutning, om man antar at det er umulig å få mer i første omgang.

EIVIND SIVERTSEN
(eiv.sivertsen@gmail.com)

Men en Tromsbane må absolutt ikke avsluttes i Sverige, men på Straumsnes eller i Narvik. Å legge en sving av Norges samferdselsmessige ryggrad, innom et annet land, er å legge alle eggene i én kurv.

Tromsbanen må uansett, snarest mulig fortsettes i neste parsell av den norske stambanen, Narvik-Fauske. Denne banestrekningen blir absolutt ikke så dyr som motstanderne sier. Vi har tidligere beregninger på det.

Med den labile politiske trenden vi ser, er det uansvarlig å gjøre den viktigste av landsdelens fraktkorridorer totalt avhengig av et annet lands jurisdiksjon. Dette er samferdsel som gjelder ca en fjerdedel av Norges areal, og skal dekke en raskt økende del av Norges ressurser.

Ett resultat av klimautviklingen kan f eks bli at Longyearbyen utvikles til et fiskevær, der produsert fisk sendes med el-drevne skip til videresending med jernbane fra Tromsø.

Så har vi det sørgelige faktum som jernbanedebattantene - både for og imot - ikke synes å ville ta i med ildtang engang. Vi debatterer økonomi, vi debatterer klimavirkning, vi debatterer virkning på bosetting, på næringsutvikling og you name it.

Men titusenkronersspørsmålet er selvsagt; hva skjer med Nord-Norge når verdens klimapoliti sier: 'Dere må holde opp med fossilbrennende veitransport!', og Norge i nord står der uten en jernbane som kan dekke transporten? Kanskje har vi fått lettere godsbiler med el-drift, for kortere distanser. Men at el-baserte transportsystemer for svære godsmengder på vei, over enorme distanser, skal være på plass, skal andre få tro på. Mangelen på en gjennomgående norsk stambane vil da gjøre Norge som helhet til et u-land. Vi vet at dieseltog trenger bare 1/3 av drivstoffmengde pr tonnkilometer, i forhold til dieseltrailere. Det betyr også at el-behovet for godstog blir ca 1/3 av en elektrifisert bilpark. Årsaken er redusert friksjon for jernbanens vedkommende, færre start/stopp og mindre høydevariasjoner. Strømmen skal også hentes et sted.

Blir det slik, hva med resultatet av den svære gummislitasjen disse veikaravanene produserer. bl.a. mikroplast? Hvor henter vi asfalten til disse svære veisystemene når oljeproduksjonen reduseres til et minimum? Asfalt er, som alle vet, et biprodukt ved oljeraffinering. Og angående de 'voldsomme naturødeleggelsene' som jernbanen i flg. motstanderne medfører. Hva med de minst firdobbelt større, resultatet av det Vegvesenet sier de arbeider med, nemlig 3- og firefelts veier for langt høyere hastigheter enn i dag?

Og - når Sametinget er betenkt over jernbanebygging, der brubaner må forutsettes, hva da med slike motorveier som vil dele opp beiteområdene mer effektivt enn et piggtrådgjerde, og som i langt mindre grad legges i tunneler?

Moderne jernbane gir passasjertransport i høyere hastigheter enn selv de nye veisystemene vil gi. Disse dukker vel opp like raskt som de som skulle erstatte jernbanen i nord? Klimatiltakene må føre til dyrere og dyrere flyreiser, så her trengs raske tog for å utligne så langt det er mulig.

Dette innebærer at en liten brøkdel av vårt oljefond må settes inn i bygging av infrastruktur som skal gjøre landet vårt til en enhet. En infrastruktur som blir mer og mer tvingende nødvendig for Norge i den epoken som for lengst er startet, klimakampens tid. Når ei avis som Dagbladet kjører artikkelserie om skremmende klimautvikling, er det på høy tid å våkne.

Infrastrukturen som nevnes er en gjennomgående, modernisert stambane i Norge, der den jernbaneløse delen i nord selvsagt prioriteres, men hvor resten av banenettet også må systematisk utbedres, bl.a. med omlastingsterminaler der håndteringen forenkles og automatiseres maksimalt. Dette må skje raskest mulig, fordi kommende restriksjoner på fossile brennstoffer gjør utbygging stadig dyrere, og til slutt nærmest umulig. Elektriske anleggsmaskiner kommer nok til slutt, men - igjen - strømmen må hentes et sted.

Restriksjonene kommer som resultat av pågående havstigning, økende ørkendannelse og nedsmeltingen av iskapper. Nedsmeltingen skjer ikke bare ved polene og på Grønland, men også i de store fjellområdene. Det siste fører bl.a. til vannmangel i verdens mest folkerike strøk. Når de store flodene som har utspring i Himalaya - Indus, Ganges, Irrawaddy, Yangtse osv. - blir kraftig redusert, får vi noe skremmende. En folkevandring verden aldri har sett maken til, og gjør dagens problem med utvandring fra Midtøsten og Afrika til småtteri.

En så omfattende jernbanebygging blir et tungt løft for landet, ja vel. Landet har løftet tyngre før, og en del av de svære midlene som i dag går til marginale forbedringer i sentrale

deler av landet, må utnyttes bedre, hvis vi i framtida skal ha en sjanse. Betydelige deler av vår 'spillepott', spekulasjonsmidlene vi kaller Pensjonsfondet, blir trolig borte i første globale finanskrise. Den brøkdelen av oljefondet en effektiv, fullverdig norsk stambane vil koste, skal vi si 600 mrd (1/15)?, blir reddet ved investering nettopp i solide verdier, i infrastruktur, i stedet for papirbiter med variabel verdi. Men det må skje før papirbitenes verdi forsvinner.

Umulig, blir det hevdet. Entreprenørmarkedet vil bli fullstendig overopphetet! Vel, verden er fullpakket med entreprenørselskaper og folk til å utføre jobben. Verdensøkonomien vil neppe merke en sitring pga. dette prosjektet. Dessuten, disse jobbene må utvilsomt utlyses innen EU. At norsk økonomi blir alvorlig negativt påvirket, er helt usannsynlig.

Inn i den tida som kommer, og hvor starten for lengst er passert, trengs ledere med en helt annen mentalitet enn den vi ser nå. De må ha innsikt, mot og styrke til å adressere de nasjonale (og internasjonale) problemene som vi ser komme, hvis vi - og de - våger å se. Det viktigste nå, er å bygge opp en infrastruktur som kan gjøre landet levedyktig gjennom klimakampen. Bygging av stambanen gjennom Nord-Norge, oppgradering av Ofotbanen, Nordlandsbanen og banenettet for fjerntransport i sør må skje så samtidig som mulig.

Klimakampen blir en krig. En krig for enighet om nødvendige tiltak. En krig om ressurser. En av kjerneressursene vil være vann. En krig for å begrense og styre flommen av flyktninger fra de deler av kloden som rammes først og hardest. Med slike framtidsutsikter, skal vi da fortsatt late som ingenting, og spille våre mest fjollete partipolitiske spill videre?

Landets (og verdens) viktigste behov akkurat nå, er en samferdselsstruktur som kan fungere, mens fossilbruken strupes ned så fort det lar seg gjøre. Jernbane for langtransport vil være langt viktigere enn tre minutters spart pendlertid i sentrale områder. Klimaforverringen øker langt raskere enn vitenskapen hadde regnet med. Sov godt!

Budgetregler som slår mot järnväg och miljö

Investeringar behandlas idag som driftskostnader som läggs under ett budgettak som inte får överskridas. Då kommer många lönsamma satsningar inte att göras. (Norge følger i prinsippet samme praksis, red. anm.)

HANS STÄRNLYCKE
(hans.sternlycke@jarnvagsframjandet.se)
styrelsemedlem i Svenska Järnvägsfremjandet

För infrastrukturen i en växande ekonomi innebär det att den inte kommer att kunna svara mot behoven och att vi får en ökande brist i ekonomin. Får vi inte satsa på järnväg för att kunna flytta över trafik från väg, slår det mot miljön.

I statens budgeteringsprinciper behandlas investeringar som gjorts som driftskostnader med omedelbar avskrivning. Det ger en felaktig prioritering för vilka investeringar som bör göras. I stället borde man fördela investeringen över förväntad livslängd och belägger den med en räntekostnad. Det är bara räntor och avskrivningar för respektive år som är driftskostnader.

Svenska staten har en stor förmögenhet räknat netto, skulder minus tillgångar (gjeld minus eiendeler). Brutto finns en statsskuld. Trots att skulden är en av de lägsta i världen vill regeringen under riksdagsperioden minska den ytterligare med över 100 miljarder kronor om året. Att då lägga även lönsamma investeringar under budgettaket och att genom ett överskottsmål (krav om overskudd) inte använda alla intäkter är inte ett klokt finansiellt sparande utan en stöld (ran) från skattebetalarna som gör samhället fattigare.

Järnvägens underhållsanslag (bevilgning til vedlikehold) behövde ökas till sex miljarder kronor om året för att minska underhållsskulden. Skulden skapar stora extra kostnader för trafiken genom hastighetsnedsättningar och många avbrott i trafiken av växelfel, signalfel, rälsbrott (skinnebrudd), solkurvor (solslyng) och nedrivna kontaktledningar. Att rusta upp regionbanorna till skarvfria (helsveisede) spår kan genom lägre underhållskostnader och ökade banintäkter av ökad trafik närmast ses som en självfinansierande räntabel investering.

Trafiken orsakar en tredjedel av växthusgasutsläppen. För att kunna drastiskt minska utsläppen behövs överflyttning av trafik till den elektrifierade järnvägen. För detta talar också järnvägens lägre olycks- och ohälsokostnader (helseutgifter), transportkostnader, förslitning av infrastruktur och lägre energikostnader. Även eldriven vägtrafik kräver tre gånger mer energi än tåg.

Det går dock inte att göra någon större överflyttning av trafik idag, eftersom kapaciteten på flertalet banor är fullt utnyttjade, och till och med överutnyttjade så att trafikstörningar lätt uppstår och tågen får svårt att klara punktligheten.

För att få ett modernt och säkert järnvägsnät behövde Sverige investera lika mycket som i järnvägens barndom; en procent av BNP om året. Nu är det tre promille. Den gången gjordes det på lånade pengar och gjorde Sverige rikt och till en industrination.

Ett höghastighetsnät mellan de stora städerna kan öka kapaciteten trefalt (tredoble) på stambanorna. Med mindre hastighetsskillnader på stambanorna kan tågen där köras tätare. Det kan med kortare restider göra Sverige rundare (knytte Sverige tettere sammen), minska behovet av dyr utbyggnad i storstäder (boliger og infrastruktur) och ge bättre bo- och arbetsmöjligheter i hela landet. Dagens dumsnåla (dumgjerrige) transportpolitik är ett hot (trussel) mot miljön.

Trafikverket kan nu tänka sig att låna till höghastighet, men vill göra det under budgettaket. Alltså att fortfarande bygga i kostnadsdrivande småetapper med lång tid innan nyttan kommer. Deras trafikanalysmodell underskattar (undervurderer) resandet. I verkligheten kommer trafikefterfrågan bli så stor att höghastighetsbanan med vanliga biljettavgifter blir avbetald på 20 år. Om vi lånar en procent av BNP för att lönsamt bygga om Sverige för järnväg kunde vi snabbt få ner växthusgasutsläpp och få bekvämare och kostnadseffektivare transporter.

Ålgårdbanen inn eller ut

Bane NOR har satt i gang en prosess for å ta frata Ålgårdbanen status som en del av det nasjonale jernbanenettet. For Jernbane mener det vil være å rygge inn i framtida.

I juni sendte Bane NOR brev til berørte kommuner, Rogaland fylkeskommune og Fylkesmannen med oppfordring om å uttale seg innen 1. oktober. Gjesdal kommune, som har endestasjonen, vil beholde banen. Sandnes kommune, som har Ganddal stasjon hvor Ålgårdbanen greiner av fra Sørlandsbanen, vil også beholde banen. I Time kommune, som har ca. 1900 m av banen helt i utkanten av kommunen, stemte flertallet mot banen. Mdg, V og SV var uenige. Sp representanten brukte taletida til å argumentere for banen, men stemte mot - så det var en merkelig seanse. Saken skal også behandles av Rogaland fylkesting og fylkesmannen før Banenorstyret/regjeringa/stortingsflertallet tar den endelige avgjørelsen.

Ordførerkandidat Torbjørn Fjermestad, Gjesdal SP, kaller saken en kampsak. Han viser til at kommunen snart har 12.000 innbyggere og et allsidig næringsliv med stor reiseaktivitet til nabokommunene i Stavangerregionen. - I 1920-åra hadde samfunnet råd til å byggja Ålgårdbanen, no snart 100 år seinare har me god råd og kan reopna banen, skriver han i Gjesdalbuen.

Som begrunnelse viser Bane NOR til at det ikke har vært aktivitet på banen siden 1988, og til kostnadene med å gjenåpne banen. I media har Bane NOR operert med tallet 1 mrd. Nå gikk det også på 90-tallet fra tid til annen tyngre transporter for spennbetongvirksomheten på Foss-Eikeland, i flg. boka «Banelangs» - Ålgårdbanen gjennom 75 år (1999). Dersom Ålgårdbanen mister status som del av det nasjonale jernbanenettet vil det ikke lenger gjelde et forbud mot annen ferdsel på traseen eller byggeforbud i 30 metersbeltet. Bane NOR skriver at de er positivt innstilt til å diskutere etterbruk av banestrekningen.

I mange år har banen vært brukt av terrengsyklister, særlig med base i Time kommune. Mange vil fjerne gammel skinnegang og anlegge sykkelsti. Det siste er at RV 505 - ved bygging av ny veg fra Skjæveland til Orstad - er lagt oppå den gamle jernbanetraseen.
Jernbaneverket gjorde en vurdering i 2012 av banen og fant ut at underbygningen er i god stand. De anslo at den kan gjenåpnes for 757 mill. kr inkl. 30 % kostnadsusikkerhet. Trafikkgrunnlaget er anslått til mellom 500.000 og 1,4 mill. reiser per år avhengig av om det skal tilbys 30- eller 15-minuttersfrekvens (Markedsgrunnlag for Jærbanen, Urbanet Analyse 2015). Til sammenlikning antall reisende i 2018: Arendalsbanen 68.300, Halden-Göteborg 232.790, Bratsbergbanen 47.720, Bergen-Arna 632 840, Bergen-Voss 1,14 mill.

Det finnes mange gode eksempler på gjenåpning av nedlagte baner, eller hvor nedlegging var overhengene men ble omgjort til ny satsing. I Norge er nedre del av Numedalsbanen gjenåpna for godstrafikk. For Jernbane og Ålgårdbanens venner kjenner eksempler fra Sverige, Tyskland, Storbritannia og Spania. Alle kan vise til en god trafikkutvikling. Leser du tysk, har Allianz pro Schiene ei liste med 15 gjenåpninger/nysatsinger (https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/personenverkehr/regionalverkehr/).
Fellesnevnere for vellykkede gjenåpninger er investeringer i infrastrukturen, hyppige avganger, gode overgangsmuligheter, høykvalitets tog, et enkelt billettsystem, kundeorientering og at driftsselskapet har god lokal forankring. Alle disse forutsetningene burde være til stede for Ålgårdbanen.

Red.

Ekspertrapport med store manglar

Eit regjeringsutplukka utval leia av John-Mikal Størdal frå Forsvarets Forskningsinstitutt, har laga ein rapport om teknologi for berekrafig rørslefridom og mobilitet i transportsektoren, og denne svært NTP-relevante rapporten har høyringsfrist 1. oktober.

VIDAR SÆTRE
(vi-sae@online.no)

Rapporten har ein liberalistisk basis. For den startar med å slå fast at rørslefridom er grunnleggjande positivt og verdiskapande for samfunnet vårt – utan å bli problematisert. Istaden er målet å auka rørslefridomen, gjera den billegare og meir berekraftig.

Og middelet for å nå dette målet er teknologisk utvikling. Satsinga på teknologi er rett nok tinginga frå regjeringa, medan den liberalistiske grunnvollen må tilskrivast utvalet. Men noverande regjering vil truleg støtta dette verdisynet.

Berekraft, som burde vore sett øvst, får berre rolla som ein verdifull bieffekt av å maksimera rørslefridomen. Mulege konfliktar mellom berekraft og rørslefridom er dermed ikkje tema. Rapporten viser til fleire av FN sine gode berekraftmål (s. 14). Men her er det lett å la seg lura, for FN sine berekraftmål er i praksis ei samling honnørmål som dels er i konflikt med kvarandre. Ikkje minst målet om 'økonomisk vekst' trur eg er i klar konflikt med målsetjingane rein luft for alle, stoppa klimaendringane, berekraftige byar og samfunn og ansvarleg forbruk og produksjon.
Dermed er velstanden vår, som er ei hovudårsak til dagens høge aktivitet med motoriserte kjøretøy, ein udiskutabel premiss. Men utan mindre transport trur eg det nesten er uråd å gjera transporten berekraftig. For sjølv om me får ei vinning i form av t.d. betre utnytting av kjøretøya (jf dømet frå Sauda, rapporten s. 43), blir det lett eit tap i form av meir transport som rapporten faktisk oppmuntrar til. Og meir motorisert transport vil gje mindre transport med eigne bein, lunger og musklar, og dermed svekka folkehelse.

Alt dette viser at rapporten er laga på sviktande grunnlag. Men sidan den skaper forventingar om ein mykje meir kostnadseffektiv og fleksibel transportsektor – noko ingen av oss vil seia nei takk til, er det viktig å sjå nærare på fleire detaljar i rapporten sine vurderingar.

Og den første store mangelen, er at under 'klima/miljø' har utvalet i praksis kun tenkt på klimagassutsleppa. Men 'miljø' handlar også om t.d. støy og forureinande partiklar. Heller ikkje helseeffektane av ulike transportmiddel er vurdert. Og utvalet har oversett den viktige rolla som friksjonen spelar for energiforbruket til framdrift og dermed òg for klimautsleppa. For skinnegåande transport (stålhjul på stålskinner) gjev mykje lågare friksjon enn gummidekk på asfalt. Og sidan skinner jamnar ut togtrykket på fundamentet under - i motsetnad til kva bilhjul gjer på vegane, får me mykje mindre slitasje på kjørevegen med tog enn med bil, særleg tyngre bilar.

Men likevel skriv utvalet følgjande: 'Et eksempel på dette (at tidlegare openberrt føretrukne transportmiddel ikkje lenger må føretrekkjast) er at når utviklingen om få år kan gjøre det mulig å tilby transport på vei uten klimagassutslipp, vil det kunne utfordre klimabegrunnede investeringer i jernbane.' (s. 14).

Utvalet har altso oversett togfordelar som lågare arealbruk, energibruk, mikroplast, slitasje og færre ulukker. Desse bilulempene ser eg ikkje for meg kan fjernast. I alle fall, særleg godstransporten vil bli mindre berekraftig viss politikarane i desse tinga er like kunnskapslause som utvalet.

Vidare føreslår utvalet (s.18) å skrota nullvekstmålet for personbiltrafikk i byområda, grunngjeve med at ny teknologi vil fjerna utsleppa frå biltrafikken. Også ny teknologi til å kjøra tettare eller visa kjøreruter som har ledig kapasitet, blir i rapporten nevnt som argument for å skrota nullvekstmålet.

Men utvalet overser slik den store forureininga som biltrafikken skaper både med støy og svevestøv frå dekk- og asfaltslitasje. To millionar innbyggjarar i Noreg har bilstøy over grenseverdien på 55 dBA. Og bilstøyen kjem meir frå dekk/asfalt enn frå bilmotorane (1). Difor vil stillare elektriske motorar kun gje begrensa støyreduksjon.
Elles meiner utvalet (s. 60) at jernbanestasjonar med fordel kan flyttast ut av bysentra, for å kunna velja billegare traseløysingar. Her har utvalet eit poeng, men det er samtidig ein ulempe å måtta bytta transportmiddel for å koma inn til sentrum. Me bør heller slutta å la InterCity leggja premissane for traseane for fjerntog. Særleg i Østfold kan ein spara pengar ved å byggja ein ekspresstrase utanom byane for tog til Gøteborg og kontintentet, og nøya seg med lokaltogkurvatur på eksisterande vestre linje.

Eitt av rapporten sine mest alvorlege manglar er at den ignorerer den miljøbelastninga som utvinning av råstoff og produksjon av bilar og ikkje minst alle batteria medfører. Utvalet har eit viktig fokus på å utnytta

ledig vegkapasitet, men har gløymt massebilismen sitt store forbruk av råvarer og miljøulempene frå produksjonen, der også resirkulering av bilmateriale inneber ei betydeleg forureining og eit betydeleg vassforbruk.

Og desse ulempene vil attpåtil bli kraftig forverra dersom me følgjer utvalet sitt råd om ei snøgg elektrifisering - i alle fall viss kjøretøya skal gå på batteri. For utvinning av råstoff og produksjon av ferdige batteri inneber eit enormt forbruk av råstoff og gjev ei enorm miljøbelastning. Og både råstoffutvinninga og produksjonskapasiteten må mangedoblast for å oppnå ein fullelektrifisert transportsektor basert på batteri.

Men tilgangen på råstoff er alt i ferd med bli ein kritisk faktor. Og sidan både miljørørsler og politikarar som aldri før heiar fram batterikjøretøy, vil manglande råstofftilgang snart bli ein skikkeleg flaskehals (2). Heldigvis vil eg seia, men til skam for utvalet som ventar at det alt om 'få år' kan vera muleg å tilby utsleppsfri transport på bilvegane.

Høgspent straum direkte frå nettet gjev høgast verknadsgrad og er ikkje temperaturavhengig, medan kulde kan svekka batteri sin effekt betydeleg. Difor er eg uroa over jernbanedirektør Kirsti Slotsvik sitt råd om å satsa på batteriteknologi framføre tradisjonell kjøreledning på dieseldrivne jernbanestrekningar i Noreg, og ikkje minst hennar omtale av tradisjonell forsyningsmetode som «gammaldags». Bakgrunnen er rett nok dyre kjøreledningar, og dette viser at batteria er prisa for lågt. Men med mangelen på råstoff til batteri som no er i emning, er det heldigvis von om ein betre prisbalanse her.

Utvalet vil også satsa på sjølvkjørande transport og samhandlande intelligente transportsystem, gjerne i ein kombinasjon. Dette for spara personell og å idiotsikra mot uklok kjøring, konkret for å hindra ulukker, køar og uheldige kjøreruter. Her finst det utan tvil eit potensiale i alle transportformene, men me veit ikkje den samla samfunnseffekten særleg fordi følgjene for arbeidsmarknaden ikkje er vurdert.

Heller ikkje risikoen for datafeil eller andre forhold som kan lamma store delar av ein autonom og utanfråstyrt trafikk, er omtalt i rapporten. Men på bakgrunn av jernbana sine til dels smertefulle erfaringar med mange togstopp grunna feil på sine sikringsanlegg, trur eg det er best å ha edruelege forventningar til kva som let seg oppfylla av visjonen om ein avansert teknologistyrt tett biltrafikk. Elles tek rapporten til orde for nye forretningsmodellar basert på digitale plattformer, for å kunna forenkla handel med transporttenester. Motivet er m.a. å kunna utnytta bilparken mykje betre, og det er bra. Men risikoen for konfliktar aukar, so her trengst det skikkelege reguleringar.

Teknologi i transportsektoren er eit viktig tema, slik at rapporten fyller ein viktig funksjon. Men denne rapporten kan med sine store manglar lett bidra til å forsterka dagens favorisering av bil og motorvegar på kostnad av bane. Elles må me aldri gløyma teknologien si begrensning. For også i transportpolitikken må eigne bein, lunger og musklar reknast som einestående gode teknologiløysingar.

Referansar:

(1) miljostatus.no (om både svevestøv og støy, frå miljødirektoratet)

(2) msn.com/nb-no/motor/nyheter/dette-kreves-for-å-elektrifisere-et-lands-bilpark/ar-AACCPEN?ocid=spartandhp

SKANDINAVIA OG KONTINENTET

For Jernbane, Svenska Järnvägsfremjandet og Rådet for bæredygtig trafik sendte i august et felles brev til politikerne og jernbanebransjen i Skandinavia med krav om bedre togforbindelser mellom hovedstedene.

Flytrafikken mellom hovedstedene er omfattende. Togtilbudet er lite eller lik null. Særlig er banene ut av Norge enkeltsporede og vesentlig lenger enn konkurrerende vegtraséer (E18 og E6). Vi krever at det prioriteres å bygge nye dobbeltspor mellom våre hovedsteder. Arbeidene må gjennomføres slik at behovet for å stenge togtrafikken i anleggsperioden holdes på et minimum.

Fra desember 2020 ser vi gjerne:
Direkte dagtog mellom Oslo og København (seinest 2022 da Follobanen åpner). Flere direkte dagtog mellom Oslo og Stockholm, evt. med stopp på Lillestrøm (seinest 2021 da KL-anlegget på Kongsvingerbanen er skifta ut). Direkte nattog mellom hovedstedene (i første omgang bare til Malmö) utført med utveksling av vogner i Göteborg midt på natta. Nattogene kan kjøres med både sove- og liggevogner. Sikre god korrespondanse mellom internasjonale tog og de viktigste innenlandstog i Norge.

Vi foreslår at det opprettes en skandinavisk flåte av nattogvogner som eies av de tre landene i fellesskap. Vognene leases til operatører som kjører nattog i og gjennom våre land samt til kontinentet. Dette kan sikre en tidsmessig kapasitet fremover, fordi den eksisterende flåten av nattogvogner er i ferd med å bli gammel og utilstrekkelig.

I Norge støttes budskapet også av Naturvernforbundet, Fremtiden i våre hender og Besteforeldrenes klimaaksjon. I Danmark av Vedvarende Energi, NOAH Trafik, Danmarks Naturfredningsforening, Klimabevægelsen i Danmark, Cyklistforbundet, Jyder mod overflødige motorveje, Bycycle Innovation Lab og Bedsteforældrenes Klimaaktion. I DK overleverte Rådet for bæredygtig trafik samtidig 65.000 underskrifter til Trafikministeren. De ble samla inn til støtte for bedre

togforbindelser mellom Skandinavia og kontinentet. Se det danske Folketinget: (https://www.ft.dk/samling/20182/almdel/TRU/bilag/52/index.htm). Underskriftsaksjonen og de felles brevene har skapt debatt i Danmark. Les mer på Poul Kattlers blog: http://kattler.dk/CNL-hvad-sker-der.html. Den 11. juli beskrev den svenske regjering at de seinest 30. april 2020 vil ha svar fra Trafikverket om hvordan det snarest kan etableres nattog til kontinentet.

Prinsippskisse av et nytt nattogkonsept mellom tre hovedsteder

Bedre tog-bussforbindelser nord for Fauske

For Jernbane har overfor Samferdsels-avdelinga i Nordland Fylkeskommune påpekt behovet for bedre bussløsninger nord for Fauske i korrespondanse med Nordlandsbanens fjerntog

GUNNAR A KAJANDER
(gkajander@bredband.net)
Nestleder For Jernbane

Vårt forslag er opprettelse av en gjennomgående ekspressbusslinje Fauske – Narvik – Tromsø som betjener både dag- og nattogene på Nordlandsbanen. Det både for å skape bedre matning og mertrafikk i forkant av en framtidig Nord-Norgebane.

I dag er brutto reisetid Oslo – Tromsø i kombinasjonen nattog og buss over Fauske i begge retninger ca. 28 timer med overganger på tilsammen 3-3,5 timer avhengig av reiseretning. Med dagens rutetabeller og overgangstider til og fra dagtogene over Fauske er det ingen buffer for bussforbindelser lengere enn til Narvik (og Sortland).

Med en noe strammere rutetabell på Nordlandsbanen, 30 minutter som standard overgang og en direkte ekspressbusslinje skulle man som en begynnelse kunne korte ned reisetidene Oslo/Trondheim - Tromsø/Narvik med 4-5 timer. Her finnes et forbedringspotensiale å arbeide med både for Jernbanedirektoratet og samferdselsavdelingene i fylkeskommunene.

Innføring av sømløse billettløsninger mellom de ulike transportmidlene (Entur) må også omfatte effektive overganger og krav på strammere regularitet og punktlighet i trafikkavviklingen.

Noen tiltak som gir bedre reisepakker kan forseres. For langveis reiser over land som mellom Nord-Norge og Midt-/Sør-Norge skulle ett system hvor Staten står for en samlet opphandling av gjennomgående interregionale trafikklenker (tog-buss-båt i ulike kombi-nasjoner) gi helt nye forutsetninger for effektive sømløse reiser over lange distanser. Dessuten skulle et konsept med direkte nattog Bodø - Oslo (Comfort Express Nightliner) friste flere til å velge tog framfor fly og bil både for tjeneste- og private reiser.

Vi noterer en uttalt vilje til forbedringsinnsatser på fylkesnivå, men konstaterer samtidig at det er problemer knyttet til fergeforbindelsen over Tysfjord som må løses for å klare optimale tidtabeller for en ekspressbusslinje Fauske – Narvik – Tromsø.

Utfordringene kan ikke være større enn at de går å løse med samhandling mellom de berørte parter. Det er også et spørsmål om folkelig og politisk på trykk.

– Mens vi venter på en baneforlengelse i nord må vi kunne fokusere på forbedringer som går å gjennomføre på kort sikt. Det både for å videreutvikle tilbudet på landverts kollektivreiser som fremmer det grønne skiftet og skape langsiktige synergier, uttaler For Jernbanes nestleder og distriktskontakt for Nord-Norge Gunnar A Kajander

NORGE P. P.
posten

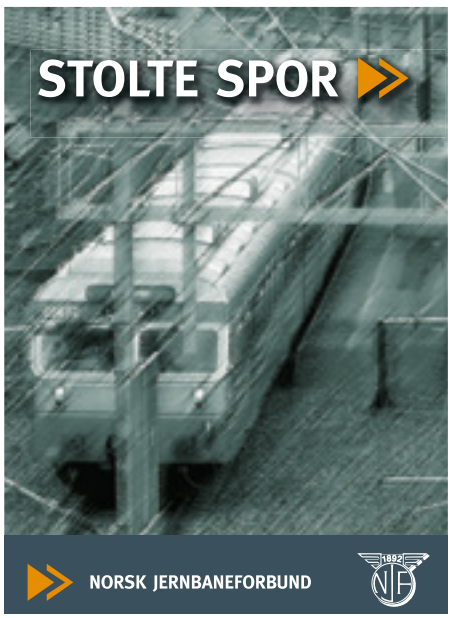
RETURADRESSE: For Jernbane c/o Vidar Sætre, Åstveitvegen 3, 5106 Øvre Ervik

VISIT US:
Elmia Nordic Rail
8 – 10 October 2019
Stand B03:22

FULL SERVICE

Over the last ten years, Stadler has won a series of rolling stock and service contracts in Scandinavia. With experience in Sweden, Norway and Denmark, we are now even better placed to respond effectively to clients in these markets.
www.stadlerrail.com

STADLER



Mantena

Nordens mest nytenkende totalleverandør av vedlikeholds-tjenester i jernbanesektoren

FOR JERNBANE