

FOR JERNBANE



Jernbanekonferansen 2025 s. 10

- Statsbudsjettet 2026 s. 16**
- Nye lokaltog s. 8**

UTGIVER: Tidsskriftet FOR JERNBANE 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, Norden og Europa. Målet er redusert belastning fra transportsektoren på miljø og helse.

Kontigent: 2026 kr 320
Kontonr. 1254.20.33523
Abonnement (ikke medlem) et år, kr 360. **Løssalg:** kr 115.



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: 400
Meninger og opplysninger i artiklene står for forfatterens egen regning.

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

FORSIDEFOTO: Befaring av nye lokaltog type N05 på Grorud verksted,
FOTO: For Jernbane

**FRIST FOR STOFF
TIL NESTE UTGAVE:
MANDAG 13. APRIL 2026**



INNHold

Symbiose	3
Testarena	4
Høringsuttalelse	6
Inspeksjon, Høyre	7
Nye tog	8
Jernbanekonferansen	10
Jernbanestreiken	14
Lyntog	15
Statsbudsjettet	16
5 på toget	19

Leder

Sprengt kapasitet!?

– Nye dobbeltspor!!

□ Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

I fjor ble Sørlandsbanen og Bergensbanen erklært og som overbelastet hele døgnet alle dager. Det er de fortsatt. Dovrebanen og Nordlandsbanen ble erklært overbelastet i 2024, og Kongsvingerbanen siden 2019. Det betyr at norsk jernbane IKKE i stand til å ta noe av trafikkveksten på disse strekningene.

Norge mangler moderne, landsdekkende jernbaner med dobbeltspor og elektrisk drift. Sjølvsagt skal vi vedlikeholde den jernbanen vi har og bygge kryssingsspor for å få mer ut av enkeltsporene. Samtidig bør vi planlegge for framtida.

Med dagens transportmiddelfordeling (mye bil/fly og lite tog) og beregnet trafikkvekst vil ifølge Miljødirektoratet behovet for elektrisk kraft innen samferdsel øke fra 2 TWh i dag til 60 TWh i 2050 iberegnet kraft til elektrifisering og alternative drivstoff som hydrogen og ammoniakk. En slik økning av energibruken innen samferdsel er ikke mulig, da samlet årsproduksjon av elektrisk kraft er på rundt 150 TWh.

Bl.a. derfor bør vi satse tungt på skinnegående transport som er svært energieffektiv. Vi bør peke ut en rekkefølge for store utbygginger. For Jernbane har pekt på Hamar-Lillehammer-Ålesund/Trondheim-Steinkjer som en første store, helhetlige utbygging. På 1800-tallet bygde vi flere baner helhetlig. Finansieringen bør ikke være avhengig av de årlige statsbudsjettene.

Det må settes klare mål for kjøretider og kapasitet. 75-80 % av flytrafikken overføres til tog når toget tar 3 timer eller mindre. Det vil gi fulle persontog hele driftsdøgnet og hyppigere og raskere godstog enn i dag. Fly er endepunktstrafikk. Tog kan gjøre stopp underveis. Distriktene vil få en ny oppblomstring.

Over grensa

Narvik får et nattog mindre per døgn fra Stockholm fra 13.6.26. Trafikverket viser til at dette vil frigjøre kapasitet til godstrafikken. Dette tydeliggjør behovet for utbygging av jernbanen på sør-nord-aksen i Skandinavia.

Meråkerbanen-Mittbanan. Det blir dessverre ikke grensekryssende persontog med det første. Man må fortsatt bytte på Storlien grensestasjon, hvilket er lite attraktivt. Jeg håper det om ikke altfor lang tid vil komme et tilbud uten bytte Trondheim-Åre-Østersund- -Stockholm.

Oslo-Malmø. Fra 14.12.25 kjører Vy fast, men ikke hver dag. Både DSB, Vy, SJ og Snälltog jobber med konkrete planer for direktetog Oslo-København muliggjort av kjøp av nye tog. Fra Malmø går det allerede direktetog til Hamburg, Berlin og Dresden. I 2026 vil det etableres nattog Malmø-Basel og dag- og nattog København-Praha.

Medlemskontingent 2026

Vi har stifta en giro i midten av alle bladene. Dersom du bruker blanketten, vær snill å fyll ut navn og adresse. Da får vi registrert kontingenten din. Nye medlemmer er også velkomne!

OFOTBANEN OG NORD-NORGEBANEN I FRAMTIDIG SYMBIOSE

Etter å ha lest reiselivskoordinator Marius Brufjell sin artikkel "Ofotbanen - viktigste post i statsbudsjettet" (Fremover 16.10.20205) sprengte denne uttalelsen seg frem fra glemselen:

"De svenske jernbaner er for folket her nord mer aktuelle enn de norske. Det er et forhold som ikke må fortsette! Som det er henger ikke landet sammen! Tomrommet må snarest fylles ut."

Av Hilde Sagland, Olsborg (hisaglan@gmail.com) Tromskomiteen for jernbane. Artikkelen ble først publisert i Nordnorsk debatt 30.10

Dette ble sagt av fylkesmann Arne Aas under en samling 29. juli 1947, da Tromsø var vertskap for delegasjonen fra Stortinget som nettopp hadde avsluttet sin vei- og jernbanebefaring i Troms. Her deltok også NSB-direktør Egil Sundt som begeistret utbrøt: "Det skulle være jernbane i disse strøkene om noe sted overhode!" Sitatene er fra boka Stambanen gjennom Nord-Norge, utgitt i 1949.

Befaringen var en oppfølger av stormønstringen i Narvik 20. oktober året før. Her var representanter fra næringsliv og humanitære institusjoner, sivil og militær administrasjon, 94 ordførere fra de tre nordligste fylkene og medlemmer av Troms og Nordland jernbanekomiteer møtt fram. De krevde fullføring av stambanen til Kirkenes som den viktigste oppgaven i landets jernbanepolitikk.

I alle decennier som har gått siden disse framsynte personene levde, har mytebyggingen om "for langt, for dyrt, uoverstigelige utfordringer med fjord og fjell" fått godt fotfeste. Det paradoksale er at dette har skjedd samtidig med at Norge har utviklet høyteknologisk kompetanse som oljeutvinning på havbotnen, undersjøisk tunneldrift og et fagmiljø som burde være godt orientert om etablert brubanebygging ellers i verden.

Det er lett å dele Marius Brufjell sin entusiasme for Ofotbanen. At den er og har vært lønnsom opp gjennom årene, er det ingen tvil om.

Ellers definerer Brufjell Narvik som logistikkhovedstaden i nord. Det må han gjerne gjøre. Men Narvik forblir en jernbane-ende-stasjon, selv med dobbeltspor. Det som derimot vil sette Narvik i en unik gunstig samferdsel-situasjon i nord, er realisering av Nord-Norgebanen. Det å være i sentrum av nord-sør / øst-vestgående skinner med direkte linje også ut av landet, er det foreløpig bare Oslo og Trondheim som kan skilte med her til lands. Det er virkeligheten - selv om Brufjell påstår at "Nordlandsbanen til Bodø er som sidespor å regne, og en Tromsbane, nordover fra Narvik, er en avsporing."



Narvik stasjon. Egentlig en del av svensk jernbane. Når skal vi bygge videre i Norge? Foto: Eivind Sivertsen

Ingen betviler viktigheten av jernbanetransporten nord-sør gjennom Sverige, som Brufjell peker på. Samarbeidet har tjent oss godt. Men ei rekke stygge og svært kostbare uhell både på svensk og norsk side i nyere tid, har satt lyskasteren på den sårbare beredskapen - også nå i fredstid. Dobbeltsporet Nord-Norgebane med høyfartstog vil få slutt på katastrofal manglende redundans, og sette standard for framtidig jernbanebygging.

1953 var året da flertallet i Jernbanekommisjonen av 1949 anbefalte å utestenge Norge nord for Fauske/Bodø fra jernbanefamilien. Reaksjonene utover landet var skuffelse, sinne og frustrasjon. Her er utsnitt fra ett av mange lokale og nasjonale avisinnlegg. Dette fra VG 26. mars 1953:

"Nord-Norges uavviselige krav.

Stambanen gjennom Nord-Norge må føres fram til Varangerfjorden. Ingen må tro at det blir fred om den sak før det er ubrudd skinnevei mellom Kirkenes og Sør-Norge. Det er en kjempemessig oppgave og løsningen vil ta mange år, men den kan ikke avvises, med mindre man tenker på å abandonere det nordligste Norge."

Stortinget sitter med nøkkelen. Når vil de åpne opp - som en start - for å iverksette sitt eget vedtak fra 20. april 2021?

Ofofbanen og Malmmbanen blir testarena for internasjonal jernbaneteknologi



Åpningsseremoni 4.11.25 for Arktisk Testarena på Narvik st. Fra venstre: Sébastien Denis, Senior manager Europe's Rail JU, Thor Brækkan, regiondirektør Midt/Nord Bane NOR, Marit Rønning, fungerende jernbanedirektør, Anders Aabakken, leder for teknologi og miljø Trafikverket, Bjørn Skjold Iversen, visekonserndirektør SINTEF, Bjørn Reidar Sørensen, dekanus Norges Arktiske Universitet (UiT), og Veronica Jägare, direktør JVTC Luleå tekniske universitet (LTU).

Arktisk Testarena er et norsk-svensk initiativ som utvidet inngår i et nordisk og europeisk nettverk av organisasjoner og selskaper innom infrastruktur, teknologi og forskning. Ofofbanen og Malmmbanen med sin arktiske beliggenhet er pekt ut som testarena for dagens og framtidens jernbaneteknologi.

□ Gunnar A. Kajander, nestleder For Jernbane (gakajander@gmail.com) tekst og foto

Introduksjon

I prosjektet inngår de statlige jernbaneetatene i Sverige og Norge. Jernbanedirektoratet, Bane Nor og Trafikverket. Fra forsknings-siden Fakultetet for ingeniørvitenskap og teknologi ved Norges Arktiske Universitet (UiT), Järnvägsteknisk centrum ved Luleå Tekniske Universitet (JVTC/LTU) og SINTEF. På plass var også Europe's Rail JU (EU-Rail).

En forutsetning er at prosjektet skal styrke samarbeidet mellom myndigheter, forskningsmiljøer og industri på tvers av landegrensene. Jernbanedrift i arktisk miljø gir utfordringer. Ofofbanen og Malmmbanen er tungt trafikkert. Hvor særlig malmtrafikken stiller krav på robusthet og økt fokus på utviklingen av tekniske løsninger og standarder.

Banene inngår dessuten i godslenken mellom Nord- og Sør-Norge

via Sverige. Utover det kommer den grenseoverskridende persontrafikken. Den er viktig for å kunne møte det potensiale som utvikles når de nasjonale banenettene i det nordlige Norden etter hvert bygges ut og fornyes.

De rundt 170 deltakerne som var på plass i Narvik i dagene 4-5. november representerte et 60-talls etater, organisasjoner og selskaper i jernbanesektoren, jernbanerelatert forskning samt leverandører, rådgivere og planleggere innen områder som infrastruktur og teknologi.

Arktisk innovasjonsreise

Programmet var fordelt over to dager. Dag én startet med velkomst og åpningsseremoni med klipping av innvielsesbånd på Narvik stasjon. Deretter en informativ togtur med Arctic Trains togsett type 69 på Ofofbanen og Malmmbanen med stopp i Katterat, Søsterbekk og Abisko før retur til Narvik.

På togturen og stoppene ble deltakerne orientert om prosjektet. Deriblant framføringer av banestrekningens historie og utviklingen av tekniske løsninger både på drift og vedlikehold. For disse sto områdedirektør Midt/Nord i Bane Nor Thor Brækkan og professor i drift- og vedlikeholdsteknikk i LTU/JVTC Matti Rantatalo. Om kvelden middag med sosialt samvær og faglig utbytte i kantina på UiT i Narvik.



Fra Ofotbanen 4.11.25. Arctic Trains motorvognstog type 69 under opphold på Søsterbekk hp med siste vogn ute på Nye Norddalsbrua (ferdig 1988). Bildet er tatt ifm. togtur for deltakerne på jernbanekonferansen Arktisk Testarena.

Seminar

Andre konferansedag var avsatt til seminar i store auditoriet på UIT Narvik. Der fikk deltakerne en gjennomgang av det pågående og videre arbeidet med prosjektet. Et antall testprosjekter er allerede startet, som:

- Broovervåking med sensorer · Digital tilstandsovervåking fra tog i drift · Hjulprofil-detektor - testing og utbygging av detektornett
- Deteksjon av grunnbevegelser, jordskred og skinnfeil · Overvåking av jernbaneinfrastruktur med optisk fiber · Måling av sporgeometri, krefter og slitasje · Testing av skinner og sviller med tog lastet med opptil 32,5 tonn aksellast.

Særlig ekstremvær, store snømengder og kulde er noen av de utfordringer som gjør Ofotbanen og Malmabanen til en unik testarena. Interessant å notere seg er at det man oppnår med ett års testdrift på banestrekningen Narvik Luleå skulle kreve opptil 10 års testing i Sør-Europa.

Avsporinger

På seminaret presenterte aktørene nærmere data om de tekniske og operative tiltakene i prosjektet. Her inngikk blant annet tiltak for å sikre seg mot framtidige avsporinger. Det etter at to malm-tog sporet av med bare drøyt to måneders mellomrom. Begge i Vassijaure på svensk side, 5 km fra Riksgrensen. Den første i desember 2023 og den andre i februar 2024. Heldigvis uten personskader, men med store materielle skader både på rullende materiell og infrastrukturen. 15 km bane fikk store skader i desember 2023. Berging, opprydding og reparasjonsarbeider var omfattende, og grensebanen var stengt, først i 2 måneder og den andre gangen i 11 dager. Med store konsekvenser både for LKABs malmtrafikk og de andre togselskapene som trafikkerer banen. Også ulykken mellom Bjerka og Finneidfjord på Nordlandsbanen i oktober 2024, da nordgående dagtog Trondheim Bodø sporet av og lokføreren omkom, ble nevnt. Uten å komme inn på havarirapporter er det en indikasjon om at man behøver å bli smartere på forberedende tiltak.

Utfordringer og mål

Jernbanen er dynamisk fordi den kontinuerlig utvikles og endres, både teknologisk, organisatorisk og driftsmessig. Allikevel savnes det strategiske premisser for å ivareta helheten etter tiår med et voksende vedlikeholdsetterslep. Men da kommer man både i Norge og Sverige inn på politikken ideologiske skjevheter i forhold til jernbanen.

Spennet i de tekniske og operative tiltakene som ble presentert av aktørene er for omfattende for å gå detaljert inn på i denne artikkelen. Muligens kan artikkelforfatteren ta opp tråden i et senere nummer av bladet eller på FJs nettside.

Men sammenfatningsvis nevnes utfordringer som tung last og slitasje på infrastrukturen, ekstreme arktiske forhold, sikkerhetsutfordringer og kompleksiteter knyttet til grenseoverskridende trafikk. Dessuten kontroll og sikkerhet forbundet med rullende materiell. I en tretrinnsplan som er lagt opp for 2026 inngår dessuten Nordlandsbanen for blant annet testing av støy.

I prosjektet har man definert et antall fokusområder, ambisjon og mål som fanger opp de elementer som skal være styrende i prosjektet. Ambisjonen er å utvikle Ofotbanen og Malmabanen til en internasjonal arktisk testarena for jernbaneteknologi. Målene styres av behovene for å forbedre driftssikkerheten, utvikle klimarobuste løsninger og fremme innovasjon som muliggjør forsknings- og testaktiviteter.

Organisering

Prosjektet er sammensatt av en styringsgruppe og en arbeidsgruppe, en Arktisk testgruppe og en test- og forskningsportefølge. Utover det kommer koblingene til nettverket av partnere. Prosjektleder i Arktisk Testarena og leder av arbeidsgruppen er Ann Kristin Bjerknes, seniorrådgiver i Jernbanedirektoratet. Øvrige i arbeidsgruppen kommer fra Jernbanedirektoratet, Bane Nor, Trafikverket, SINTEF, UIT og JVTC/LTU.

Høringsuttalelse Plan 202102 Områdeplan for Stokkeland

Dette er en felles uttalelse fra Ålgårdbanens venner, Naturvernforbundet i Rogaland og For Jernbane

Trond Egil Aa. Bøe

Ålgårdbanen går igjennom store deler av planområdet Stokkeland/Vagle og det blir derfor relevant for våre foreninger å komme med noen felles innspill rundt fremtidig bruk og hvordan potensialet kan utnyttes i fremtiden:

Ålgårdbanen ble opprinnelig bygget med høy standard for å inngå som en del av stambanen mellom Stavanger og Oslo. I dag er den fortsatt formelt en del av det nasjonale jernbanenettet og forvaltes av Bane NOR med tanke på en eventuelt senere bruk. En rapport fra Multiconsult (2022) bestilt av Jernbanedirektoratet bekrefter at det er teknisk gjennomførbart å oppgradere banen til dagens standard for lokaltog.

I øvrige europeiske land, spesielt Storbritannia og Tyskland, har det vært en økende trend med gjenåpninger av sidebaner som ble stengt på 1960 og 1970-tallet. Mange av disse har hatt et dårligere utgangspunkt enn Ålgårdbanen med tanke på tilstand og passasjergrunnlag. En fremtidig gjenåpning av banestrekningen er derfor ikke usannsynlig gitt at den fortsetter å bli forvaltet som i dag.

Vi viser også til regjeringens forslag til statsbudsjett for Samferdselsdepartementet hvor det står på s. 154:

«Særlig rundt de store byene bidrar utbygging av jernbanen og fornying av infrastrukturen til arealeffektiv og miljøvennlig utvikling og god fremkommelighet. Det gjør det mulig å pendle over større avstander, noe som gir den enkelte større frihet i valg av arbeidsplass og bosted.»

Dette passer godt med det å gjenåpne Ålgårdbanen i Norges 3. største byområde. Det ville i så fall blitt Norges første gjenåpnede bane for persontrafikk, og den andre overhodet siden den sørlige delen av Numedalsbanen Kongsberg-Flesberg ble gjenåpnet for tømmer- og massetrafikk i 2013.

I dokumentet «Utviklingsplan for Jærbanen» (Jernbaneverket 2009) er en holdeplass på Vagle vurdert. I notatet «Markedsgrunnlag for Ålgårdbanen» (Urbanet analyse 2015) er en holdeplass på Foss-Eikeland vurdert. Det er ikke trafikkgrunnlag til dette i dagens situasjon, men en boligutbygging på Vagle aktualiserer etableringen av en slik holdeplass.

På en Vagle holdeplass er det mulig å få inn passasjerer fra Bogafjell-området (ca. 8.000 innbyggere i 2020) ved å

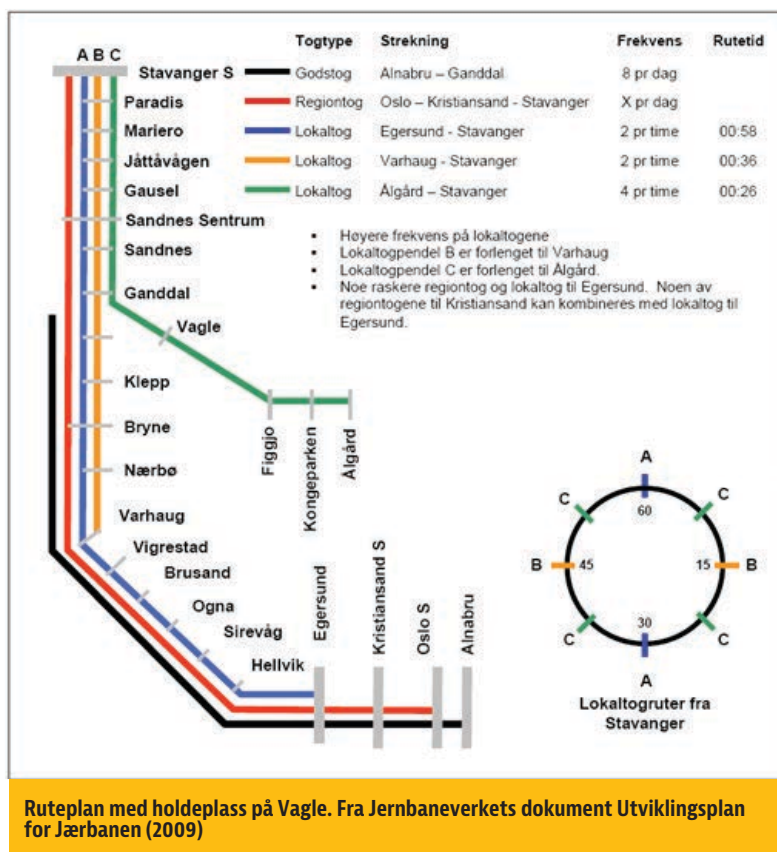
etablere eller oppgradere eksisterende veier for tilkomst fra øst. Noe avhengig av stoppmønster vil det være mulig å reise fra Vagle holdeplass til Sandnes sentrum på ca. 5-6 minutter med tog, noe som vil gjøre den konkurransedyktig i forhold til bil og buss.

Ved utbygging av nye holdeplasser stilles det krav om rett linje og minimale stignings-/fallforhold. Den mest aktuelle plasseringen for en holdeplass på Vagle vil dermed være helt sør i planområdet hvor det også er nærhet til vei/bussforbindelser pluss mulighet for innfartsparkering fra områder i sør. For å styrke en slik holdeplass er det viktig at gatenettet internt på byggefeltet planlegges på en slik måte at det blir enkelt å komme seg til og fra den.

Nyere planer (Bane NOR) for Ganddal stasjon legger opp til at området for togstopp flyttes sør for Kverneldsveien og dette utelukker i praksis stopp her for tog til/fra Ålgård. Samtidig gjør sløyfing av stopp på Ganddal stasjon at det sannsynligvis blir enklere å bygge opp høyde for planfri passering av Hoveveien.

I forbindelse med dobbeltsporutbyggingen Skeiane - Nærbø har vi i høringsuttalelse foreslått å legge til rette for tre togspor i korridoren mellom Ganddal og Skeiane slik at Ålgårdbanen ikke tar kapasitet fra Jærbanen og alene kan betjene en ny holdeplass i Sørbo-området. Avgreining og overkjøring av Jærbanen samt togbytter Ålgård/ søndre del av Jærbanen kan da skje på Skeiane stasjon hvor det er bedre plass og kapasitet enn på Ganddal. En slik løsning er dessverre ikke behandlet i Multiconsults rapport om Ålgårdbanen fra 2022, men bør vurderes ved en senere anledning.

Velges en slik løsning kan man potensielt få dekket området Sørbo, Vagle og deler av Bogafjell med tog noe som vil gi en positiv innvirkning på miljø og den fremtidige fremkommeligheten på veinettet i Sandnes. Dette vil komme i tillegg til gevinster pga. en høyere standard på kollektivtilbudet fra Figgjo og Ålgård.



Bruinspeksjon



Gjøvikbanen krysser Båhusveien i Oslo. Foto: For Jernbane

For Jernbane stilte dette spørsmålet til Bane NOR: - Er det blitt innført noen nye rutiner/regler for inspeksjon og vedlikehold av bruer, særlig etter at Randklev bru kollapset? Er Randklev spesielt utsatt? Her er svaret fra Bane NOR.

Jernbane-Norge er delt inn i banestrekninger og det er de ansvarlige enhetene på de respektive områdene som sørger for at de generiske kontrollene av bruene blir gjennomført. I de tilfellene det oppdages feil eller avvik under kontroll blir dette listet opp i et system, samtidig som det blir vurdert hva som eventuelt skal gjøres med feilen eller avviket. Denne typen generisk kontroll utføres hovedsakelig av tilstandskontrollører fra Bane NOR. Den andre typen generiske kontroller, også kalt hovedinspeksjon, utføres både av Bane NOR selv og av konsulenter på rammeavtale. Dersom større feil oppdages kan det være aktuelt å gjennomføre spesialinspeksjoner i tillegg til de generiske kontrollene som er beskrevet ovenfor.

Hvis en konstruksjon er gammel eller har vært utsatt for stor belastning kan det også være aktuelt å gjennomføre en levetidsvurdering.

På grunnlag av inspeksjonene føres eventuelle feil og avvik inn i Bane NORs systemer og vi prioriterer nødvendige tiltak. Mange tiltak krever eksempelvis prosjektering og anbudskonkurranse, mens mindre tiltak gjøres fortløpende som regel på grunnlag av rammeavtaler.

Randklev var også spesielt utsatt fordi brua var fundamentert på løsmasser.

Ifølge Bokmålsordboka betyr «generisk» noe som gjelder alle medlemmer av en gruppe eller kategori; generell, allmenn

Høyre og Vestfoldbanen

Vi i Trafikkaksjonen støtter fullt ut Mats Willassen Hanssen (H) når han (intervju i Klassekampen 30.8) ønsker utbygging av Vestfoldbanen. Vi tror også Hanssen har rett i at satsing på jernbanen er god distriktspolitikk. Men først og fremst håper vi han klarer å påvirke moderpartiet i mer jernbanevennlig retning. Det trengs. Ifølge tidsskriftet For Jernbane, som har gjennomgått stortingspartienes budsjettforslag og alternative statsbudsjett, ønsket nemlig Høyre for 2025 å bevilge 130 mill. kr mindre enn det som ble vedtatt.

□ Pål Jensen, daglig leder av Trafikkaksjonen

I tillegg er det ganske spesielt når Hanssen sier «Det er ganske spesielt når vi ikke har dobbeltspor mellom Larvik og Tønsberg. Enkeltspor er nemlig det vanlige for jernbane-Norge. Over 90 prosent av jernbanen er nemlig enkeltsporet. Dette gjelder også hovedforbindelsen til utlandet, hvor mesteparten av strekningen fra Moss til svenskegrensen fortsatt består av enkeltspor i en svingete trasé fra 1879. I tillegg er Tistedalsbakken sør for Halden så bratt at det er nærmest umulig å kjøre godstog av full lengde. En kan lett tenke seg mulighetene for å konkurrere med nye motorveier under slike forhold.

Denne manglende satsingen på jernbanen har skjedd i ti år etter tiår. Ikke minst i perioder med Høyre i regjering.

Nye lokal- og regiontog



Førerrommet i N05. Nytt signalsystem, ERTMS er sjølsagt bygd inn

Tirsdag 14. november kunne NJS-medlemmer være med på befaring av de nye togene som Norske Tog AS (NT) har bestilt fra produsenten Alstom. Dette skjedde på Grorud verksted i Oslo. Hans Arne Dingtorp og René Kristoffersen fra NT viste og fortalte oss om togene og anskaffelsesprosessen.

□ Tekst og bilder: Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

I panelet stilte ordfører i Gjesdal Frode Fjeldsbø (AP), statssekretar Norge har togene fått typebetegnelse N05 (lokal) og N06 (region). De er 107,45 m lange. Det overordnede kravet var at togsettet skulle være maks 110 m slik at et dobbelt sett får plattform langs hele toget når det stopper på stasjonene.

De to første settene av N05 ble levert i perioden mai-juli. N05 ble kjørt på jernbane til Norge trukket av et annet lokomotiv. I tillegg inngår 4 togsett i testflåten som nå utfører tester i Tyskland og Tsjekkia (Velim). Basiskontrakten er på 30 sett. NT har allerede utløst en opsjon på ytterligere 25 sett. I alt gir kontrakten rom for å bestille 200 togsett. I samråd med Bane NOR har de etablert mottaksbase på Grorud verksted. Her er det lagt 5 spor ute og to spor inne i verkstedshallen til de nye togene. Det ene sporet inne har bukker som kan løfte toget. Det andre har rigg slik at man kommer til på taket av toget. Her er det også ei vekt. Det kan være nyttig å veie toget ifm. skifte av hjul/boggier. Når leveransen er i gang, skal de kunne ta imot et togsett i uka. Permanent base for togene vil bli i Lodalen, nærmere Oslo S.

De første kjøringene med N05 i Norge ble gjennomført ved at togsettet ble koplet opp mellom to transportvogner med kobbler som passer mot N05. I motsatt ende er det en krok for lokomotivet, som trakk det hele. Alstom har mottatt prøvekjøringstilatelse for Norge og har utført tester på norske spor siden juni. Testprogrammet vil fortsette frem til sommeren 2026. Noen få togsett skal testes grundigere for typegodkjenning hos Jernbanetilsynet (SJT). Etter det vil hvert enkelt sett som leveres bli kjørt 3000 km for å se at alt fungerer før det blir satt i passasjertrafikk. Strekningen Oslo-Ringebru er aktuell for dette.



René Kristoffersen fra Norske Tog fortalte om togene og anskaffelsesprosessen

N05 er utstyrt med 400 V togvarme som kan brukes når toget er parkert. Dette er en ny standard som er enklere og billigere å bygge ut enn dagens standard på 1000 V. Foreløpig er det bare Grorud verksted som kan tilby 400 V. Etter hvert vil også Lodalen få det.

N05 har en toppfart på 160 km/t. Det holder for lokaltrafikk med hyppige stopp. Togsettet er også utstyrt med traksjonsbatterier som gjør det mulig å kjøre inntil 2000 m i ca 30 km/t. Dette er primært for å kunne kjøre toget ut av en kritisk situasjon. Traksjonsbatterier er ganske nytt i Norge. Om strømmen er borte så vil batteriene også sørge for at toalettene fungerer.

Prosessen med å anskaffe nye lokaltog hadde en forsiktig start i 2016 og 2017. Så ble det skrevet en kravspesifikasjon og siden gjennomført prequalifisering av aktuelle leverandører. I siste fasen stod det mellom 4 produsenter: Alstom, CAF, Hitachi og Stadler. Det var skarp konkurranse.



Så kom Corona i mars 2020. På slutten av pandemien fikk en liten gruppe hos NT lov å møtes fysisk. Alle forhandlinger med produsentene ble gjort på Teams. Den 10. januar 2022 ble kontrakten med Alstom undertegnet. En drøy måned seinere gikk Russland til fullt angrep på Ukraina. Dette påvirket leverandørkjeden. -Dersom alle ytre forhold hadde vært optimale, så kunne en anskaffelsesprosess tatt 5-6 år, kunne NT fortelle.

Dette er den første store anskaffelsen som Norske Tog AS gjennomfører etter at de ble oppretta som en følge av jernbanereformen i 2017. Det har vært viktig for NT å gjøre alt riktig. Alle leverandørene har fått fullt innsyn gjennom alle trinn i prosessen. De som ikke ble valgt har fått en grundig begrunnelse for avgjørelsen.

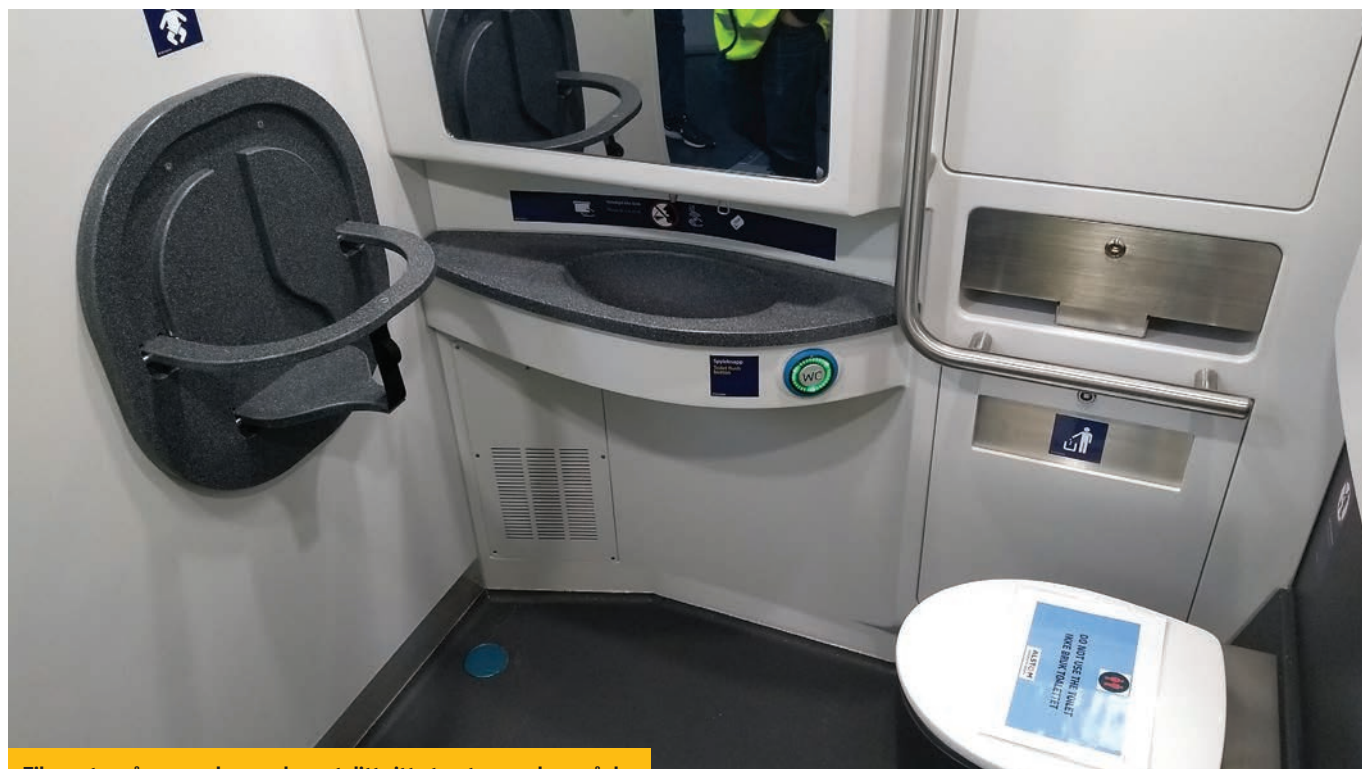
Den tekniske plattformen i togsettet med motorer, boggier, koplinger mm. er standard og heter Coradia Nordic. Alstom har allerede levert over 4000 slike togsett i andre land. Derimot er vognkassenes bredde og innredning skreddersøm som tilpasses kunden i det enkelte landet. Her har det vært jobba i flere trinn. Brukergrupper har vært involvert. Det ble bygd en fullskalamodell av ei vognkasse hvor de viktigste områdene som påvirker brukerne var tatt med som f.eks førerrom, arbeidsplass for ombordpersonale, sittegrupper, HC-toalett og HC plasser. NT gjorde flere justeringer etter dette.

NT oppfatter designet av interiøret som tidløst. Det går i grått og offwhite. Lyset i vognene kan justeres til en varmere tone. Et N05-sett består av 6 vogner. Det er full trinnløs gjennomgang med unntak for inn til siste kupéen før lokførerrommet. Utgangsdørene har samme bredde som på FLIRT, 1300 mm. De indre dørene mellom vognene er smalere. Toget har romslige fleksiområder med klappseter langs sidene og plass til barnevogner, sykler og rullestoler. Det er et toalett, to rullestolheiser og to rullestolramper. Det er også faste seter i 2+2 konfigurasjon med nakkestøtter og strøm/USB-uttak. Det være plass til inntil 781 passasjerer, gitt 4 passasjerer per m2 gulvareal.

Toget har jacobinerboggier. Det er motorkraft på 4 av boggiene, dvs. 8 akslinger. Disse er i hver ende av togsettet. Dette skal sikre god framkommelighet også på glatte skinner. N05 har også mange infoskjermer. Det aktuelle togselskapet kan i stor grad bestemme hva som skal vises på skjermene. På skjermene kan det også vises hvor fulle de enkelte vognene er. Toget teller av- og påstigninger og gir lokfører oversikt over hvor mange som er ombord til enhver tid.

Coradia Nordic er også bestilt i en regiontogutgave med typebetegnelse N06. Designfasen er nå ferdig, og togsettene skal leveres fra 2027. N06 vil få 2+2 seter i bredden i det meste av toget, to toaletter og et konduktørrom. N06 får en toppfart på 200 km/t. Prismessig er forskjellene mellom 160 og 200 km/t relativt små. For å klare 200 km/t har man en høyere giring i girkassa.

De nye togene skulle etter planen settes i trafikk fra juni '26. Leveransen er allerede noe forsinka. 21.11.25 kunne NT melde at leveransen vil bli ytterligere forsinka i inntil 7 måneder. Produsenten Alstom viser til problemer med underleverandører, produksjonen og forsinka testprogram. Andre togselskap i Europa med bestillinger hos Alstom opplever også forsinkelser, melder NT.



JERNBANEKONFERANSEN 2025

Fagforeningene innen jernbanen i Oslo arrangerte også i år konferansen som ble holdt på Melåhuset 8. november. Hovedtema var konkurranseutsetting av persontogtrafikken. Ellers ble gods, persontogmateriell og videreutvikling av jernbanenettet tatt opp. Konferansier var Jorunn Folkvord – ansatt i skoleverket og liker å reise med tog!

□ Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no) tekst og bilder



Panelsamtale om beredskap. Fra venstre i bildet: Jorunn Folkvord – konferansier, Mariann Ravnanger – leder i CargoNet landsråd (NJF), Janne Håkensen – lokfører i Vy, Glenn Noss – leder av Statsbanenes verkstedarbeiderforening i Oslo

Uten verkstedene stopper togene

Først var det en panelsamtale om beredskap. Her deltok Mariann Ravnanger – leder i CargoNet landsråd (NJF), Janne Håkensen – lokfører i Vy, Glenn Noss – leder av Statsbanenes verkstedarbeiderforening i Oslo. Her er synspunkter fra panelet: – Bekymret for fjerning av tilknytning mellom havn og jernbane for i stedet å bygge boliger – I Bodø er det uenighet om bro og tilknytning mellom havn og jernbane – Savner bedre samhandling. Regjeringa er ikke god på å se beredskapshensyn. Oppsplitting er ikke hensiktsmessig for økt beredskap. Ulike aktører har varierende interesser – Forsvaret må også koples på i spørsmål som berører beredskap – Verkstedene har lite økonomisk rom og små muligheter for økt beredskap – en del beredskapshensyn kan ikke bæres innfor kommersielle rammer – Ønsker for økt beredskap: mer penger, økt vedlikehold og sikre at aktørene overlever – vil ut av EUs jernbapepakker, om nødvendig ut av EØS – toggoods må synliggjøres og løftes opp. De blør – vi trenger langsiktige prosjekter lagd av folk med innsikt – Anbudene skaper motsetninger i sektoren – Aktørene er ikke enige seg imellom – vi trenger lokomotiver som kan trekke tungt i en krise. Vi trenger å ha en reserve av diesel-lokomotiver – Vi må beholde og videreføre kompetansen på togvedlikeholdet. Vi mister fagfolk. Mange av våre folk går over til oljesektoren. Det er tungt å bygge opp igjen. Uten verkstedene stopper togene – Vi må eie vårt eget togmateriell – Det er flere runder mellom Norske Tog og Vy. Ting tar tid. Det er for mange som må bli enige om virkelighetsforståelsen og behovene – i dag er et ikke verksteder nok til de nye togene som er bestilt – I Lodalen (verksted i Oslo) trækker vi (de ulike selskapene) i beina på hverandre – det er en kamp mot at kritisk vedlikehold av togmateriell skal gå til utlandet – Oppgradering av tog går også til utlandet – Nå er det bare ett verksted i Norge som bytter understell – I kriser vil det være lange transporter – Kjenner ikke til beredskapsplaner i tilfelle store kriser.

Noen spørsmål/svar, synspunkter fra salen: Har dere vurdert betydningen av at noen togselskaper er private. Grenland Rail har redda Nordlandsbanen. Konkurransen på gods har bare delt kaka på flere selskaper. Lønnsomheten er meget svak. Bare Grenland Rail tjener penger. De driver godt. En del av inntektene er fra Staten. NSB splitta opp virksomheten sin sjøl og konkurranseutsatte den i flere år før Jernbanereformen 2017. Jernbanen bør komme på banen og kreve sin andel av i 5-prosenten av BNP som NATO har bestemt at skal brukes på forsvar og sikkerhet. Beredskap kan både være omdisponeringer og noe som kommer i tillegg. Skal beredskap drives på dugnad? Jernbanen er ekstremt politisk styrt. Beredskap må bestilles. Visse ting var bedre før. Hver gang jeg nå reiser med Sørlandsbanen så er det et eller annet som ikke fungerer. Jernbanereformen har innført flere delmonopoler. Vi må tenke samfunnsøkonomisk om jernbanen og at den skal tjene viktige samfunns mål. Det er krise når det går ras. Flytoget drifter med egne inntekter og får et overskudd. De ligger på topp på kundebarometeret. Sveits og Østerrike har de mest integrerte jernbanene i Europa, og leverer også i verdensklasse. I 2019 ble det bevilga 3 mrd til å kjøre persontog. For 2026 foreslås det 5,7 mrd. Dette viser at vi ikke sparer noe på konkurranseutsetting. Kan dobbeltdekkere og lange tog serves på norske verksteder i dag? Lodalen verksted har sprengt kapasitet. Nordlandsbanen ha rikke noe verksted som kan ta de nye fjerntogene. Når et firma mister en vedlikeholds kontrakt så skal de ansatte sikres med virksomhetsoverdragelse av lønns og arbeidsvilkår. Vinnende firma kan likevel krangle på dette. Det tærer på. De største firmaene har tariffavtale med Norsk jernbaneforbund. Likevel er det blitt noe svekkelse av arbeidsvilkåra over tid. Blant lokførerne er det lite gjennomtrekk og Norsk lokomotivførerforbund står sterkt. Det er blitt større passasjerfokus enn tidligere, men produktet vi tilbyr er blitt dårligere. Det er kanskje symptomatisk når Og-Ahead Nordic (kjører persontog på Jær- og Sørlandsbanen) uttaler at «Det er jo litt kranglete at toget går på skinner».

Må persontog i Norge konkurranseutsettes?

Inga Margrete Ydersbond ved Transportøkonomisk institutt (TØI) tok for seg dette temaet på oppdrag fra fagforeningene på årets konferanse. Hun presenterte med bakgrunn i en rapport TØI publiserte i fjor.

Regjeringa Støre har vist til strengere krav i EØS-reglene for å inngå avtaler om å kjøre persontog på offentlig kontrakt. Regjeringa vil derfor vurdere omfanget og inndeling av anbudene og trafikkavtalene på nytt.

For å få nok tid til en grundig vurdering og for å sikre togtilbudet på Sørlandsbanen etter 11.12.27 når avtalen med Go-Ahead Norge utløper, så har regjeringa tildelt Vy-gruppen kontrakten på Sørlandsbanen med varighet inntil 5 år, riktignok etter forhandling men uten anbudskonkurranse. Regjeringa mener at de har lov til å gjøre dette med hjemmel i Kollektivtransportforordningen og dens oppfølger, endringsforordningens unntaksbestemmelse til konkurranseutsetting, artikkel 5 nr. 3a.

ESA, EFTAs overvåkningsorgan for EØS-avtalen, er kritisk, og har denne høsten klaget Norge inn for EFTA-domstolen for brudd på EU/EØS-lovgivningen.

Ydersbond fortalte at Nederland er blitt anklaget av Europakommisjonen for brudd på EUs konkurranselovgivning fordi regjeringen i 2023 direktetildelte en kontrakt på kjøring av persontog for hovednettet til Nederlandse Spoorwegen (det nasjonale selskapet) for perioden 2025-2033. Den nederlandske regjeringas begrunnelse var at de planlegger å øke frekvensen i det allerede forholdsvis fulle jernbanenettet med flere avganger, høyere punktlighet, forutsigbare tidstabeller og bedre koordinasjon. De mente derfor det var best med én aktør. EU-domstolen skal sannsynligvis avsi dom i denne saken mot slutten av 2026. Det foreligger få avgjørelser fra lignende tilfeller og er derfor uklart hva EUs rettspraksis er. Dette blir derfor viktig for ESA og Norge. Samtidig presiserer Ydersbond at det er svært mange forskjeller mellom det nederlandske og det norske jernbanenettet, og at det derfor ikke er sikkert at Norge vil tape sin sak selv om Nederland taper sin.

European Transport Workers' Federation (ETF), transportarbeidernes paraplyorganisasjon, mener anbudskonkurranser innen kollektivtransporten fører til et race mot bunnen hva gjelder lønns- og arbeidsvilkår. Alliance of New Rail Entrants (AllRail), som representerer nykommerne i ulike nasjonale jernbanemarkeder, mener at økt konkurranse betyr et bedre tilbud og at skattebetalernes penger blir brukt mer effektivt. Det er AllRail som har klaget Nederland inn for EU-domstolen.

Europakommisjonen jobber for ett felles europeisk jernbanemarked. I Kollektivtransportforordningen og endringsforordningen er det, i likhet med i mye annet EU-lovverk, unntaksbestemmelser. Endringsforordningen har 6 unntaksbestemmelser. Regjeringa brukte en av disse, sa Ydersbond. Hun og hennes kollegaer har i et forskningsprosjekt undersøkt hvorvidt en av de andre unntaksbestemmelsene kan benyttes. EU vedtok i 2016 at det på visse vilkår kan direktetildes kontrakter på passasjertrafikk, f.eks. om hvis markedet er svært lite, det kjøres få persontogkilometer eller det har skjedd en krise som krever direktetildeling for å opprettholde et togtilbud.

TØI-forskerne har imidlertid drøftet hvorvidt følgende unntaksbestemmelse kan benyttes:

At direktetildeling er tillatt dersom gitte trekk ved jernbanemarkedet eller -nettverket er til stede, og direktetildeling vil føre til bedre servicekvalitet og/eller kostnadseffektivitet eller begge deler. Disse spesielle trekkene kan være for eksempel sårbarhet eller geografisk isolasjon, men også andre trekk kan legges til grunn.

Servicekvalitet defineres nasjonalt, og gjennom nøkkelindikatorer som punktlighet, frekvens, kvaliteten på det rullende materialet, renhold og kapasitet for passasjerfrakt.

Kostnadseffektivitet er heller ikke konkret definert i denne forordningen. Begrepet betyr her et togselskaps evne til å utføre en tjeneste til en gitt kvalitet på en måte som er økonomisk effektiv. Dette kan for eksempel måles i driftskostnader per tog per kilometer produsert.' (sitater fra TØI-rapporten/Ydersbonds presensasjon).

Først diskuterer forskerne hvorvidt forholdene for et velfungerende jernbanemarked er til stede basert på teoretisk baserte kriterier for velfungerende konkurranse i et marked. De kritiske spørsmålene er:

- Utføres transporttjenesten i et robust system med få driftsavbrudd?

Her mente Ydersbond at svaret var klart 'nei'. Norsk jernbane har en svært stor andel enkeltspor, få omkjøringsmuligheter, et stort vedlikeholdsetterslep og svak punktlighet/regularitet.

- Er det et tilstrekkelig antall budgivere?
Her mente TØI-forskerne at svaret var 'ja'. Tilstrekkelig mange selskaper hadde vist sin interesse når trafikkpakkene var ute på anbud.

- Har før-regimet hatt betydelige mangler som et anbud ville bøte på?

Her mente TØI-forskerne 'tja/delvis ja'. Før-regimet var definitivt preget av at NSB hadde informasjonsovertak over Samferdselsdepartementet, men det er usikkert om de har brukt dette overtaket på en utilbørlig måte.

Anbudsutsettingen har bidratt til innovasjon og økt kundeorientering. Samtidig er det vanskelig å vite hva slags innovasjoner som ville skjedd uten anbudsutsettingen, da også NSB var innovativ (f.eks. tidlig med elektronisk billettering og app). Stort sett er kundene fornøyde eller misfornøyde med de samme strekningene som tidligere. Det viktigste for om passasjerene er punktligheten.

- Har konkurranseutsetting ført til reelle innsparinger?
Ja, det har ført til innsparinger hos togselskapene, men også at de har mye mindre marginer enn tidligere, og derfor er mer sårbare ved forstyrrelser. Hvorvidt sektoren har spart penger på jernbanereformen er derimot uvisst. Ydersbond viste til at det nå er flere ansatte i ledelse og administrasjon enn tidligere. Tall fra Jernbanedirektoratet og Statistisk sentralbyrå viser også at kostnadene per togkilometer øker. Avtaler som må inngås mellom togselskapene og Bane NOR/Entur/Norske tog oppleves som urettferdige av selskapene. Det er flere rettskonflikter. Anbud og rapportering tar tid og krefter.

- Har togselskapene betydelig kontroll over sine vilkår og innsatsfaktorer?
Ydersbond konkluderer med at 'nei', de sliter blant annet med både punktlighet og regularitet, eier ikke materiellet selv, må betale bøter ved forsinkelser, det gamle togmateriellet har mye feil, osv.

- Overgangen skal ikke gi nye styringsutfordringer.
TØIs forskere påpeker at fragmenteringen i sektoren i kjølvannet av jernbanereformen har gitt mange nye styringsutfordringer, og at svaret derfor er 'nei'.
TØI forskerne konkluderer med at forholdene for et velfungerende marked for persontogtransport i Norge kun delvis er til stede. Det kan være at norsk jernbane har spesielle trekk som gjør at unntaksbestemmelsen kan benyttes. Dette inkluderer en stor andel enkeltspor, en flaskehals i midten av nettverket (Oslo-tunnelen), at nettet rundt Oslo allerede er overbelastet, få muligheter for omkjøring nasjonalt og via andre land. Når det gjelder 'spesielle trekk' er rettspraksis på europeisk nivå imidlertid ikke etablert enda. Hvorvidt en direktetildeling kan føre til høyere kvalitet på tjenestene, kostnadseffektivitet, eller begge deler, er noe som må utredes gjennom en solid markedsanalyse. Derfor mener TØI-forskerne at en markedsanalyse er et minimum av hva som må gjøres før unntaksbestemmelsen eventuelt anvendes.

Gods og grønnvasking

Einar Spurkeland. Han har omfattende innsikt og erfaring fra transport og logistikk. - Buss og lastebil vil overta om ikke politikken legges om. I dag er den ikke retta inn mot banegods, sa han.

Vi må ta utgangspunkt i de lange linjene. Det har vært en utvikling fra vognlast til containere og semihengere. I 1883 ble NSB oppretta. Målet var å få jernbanen i Norge under én ledelse. I 1996 var det slutt med det enhetlige NSB. Infrastruktur ble skilt ut og virksomheten etter hvert delt opp i flere og flere selskaper. Det



har blitt flere aktører, konflikter om sportilgang og når hver aktør skal ha sitt eget materiell blir det lavere utnyttelse. Stordriftsfordeler og langsiktig tenkning har blitt mindre viktige. – Heller ikke perspektiver på 10-15 år er lange nok, sier Spurkeland.

Oppdelinga av jernbanen er en langsiktig og bevisst politikk. Jernbaneplanen av 1958 var egentlig en nedleggelsesplan. Sidebaner ble skrellet vekk og fokus var hovedstrekningene.

Fra 1973 var Linjegods i drift hvor godstransportene ble delt mellom tog og lastebil. Flere Lokale terminaler ble etter hvert lagt ned. Etter flere omorganiseringer og skiftende eiere ble alle aksjene i Linjegods overtatt av DB Schenker i 2005. Nå i år er DB Schenker sjølv kjøpt opp av det internasjonale transport- og logistikk-selskapet DSV. DSV har 3 divisjoner: DSV Air & Sea, DSV Road samt DSV Contract Logistics. Schenker er blitt en del av «Road». – Vi får se i hvilken grad DSV vil bruke jernbanen, sier Spurkeland. Flere av de store industrikundene tviler på at jernbanen er konkurransedyktig i Norge fordi den ikke kan møte næringslivets krav om punktlighet og presisjon. Når lastebil må settes opp der det egentlig skulle benyttes tog blir det veldig kostbart i stedet for å planlegge hele strekningen med lastebil. Togets fordel med stor kapasitet blir ødelagt av dårlig leveringskvalitet.

På tidlig 2000-tall ble det jobba med en plan for Alnabruterminalen i Oslo. Ennå er det ikke gjort noen gjennomgripende modernisering av terminalen.

Jernbanedirektoratet jobber med en strategi og noen effektiviserings tiltak er på gang, men det blir for lite dersom man ønsker å overføre gods fra vei til bane. Trenden med vekst i veitrafikken og nedgang i banegods vil følgelig fortsette dersom man ikke satser mer overordnet og gjennomgripende.

Eksempelvis kan godset til og fra Vestlandet gå via en innkorting av Gjøvikbanen Grorud-Nittedal og videre til Hønefoss dersom denne linjen oppgraderes. Det vil også avlaste Oslotunnelen.

Det går høgspenlinjer gjennom hele terminalen. Den er et hinder for utvikling og burde vært erstatta av kabler i bakken. Kvikkleireområdet burde også sikres. Det kan gjøres med en intern ringvei rundt terminalområdet og være et ledd i å få direkte utkjøring til E6 i stedet for å kjøre via lokale veier i området.

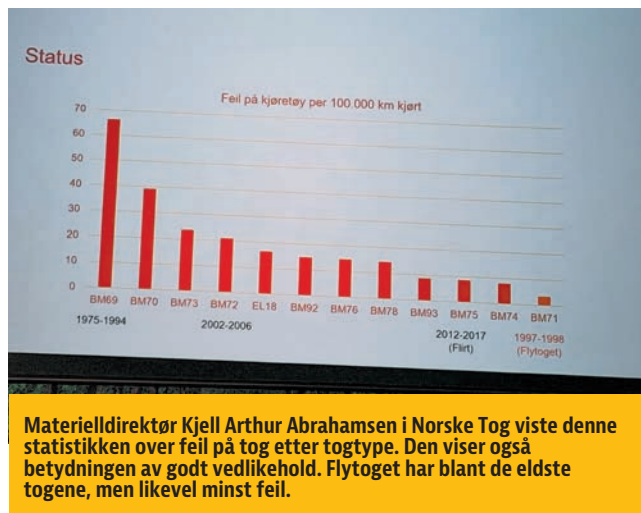
Mange logistikkvirksomheter har flytta ut av Oslo og befinner seg langs E6: Østfold-Follo-Romerike/Gardermoen uten sportilknytning.

Nasjonal Transportplan (NTP) slik den er vedtatt tilsier ingen vekst for toggods: ingen nye terminaler, ingen avlastning for Alnabru og ingen utbygging av jernbanen tilsvarende Nye Veier.

- I Norge bygger vi 4 felts motorveier og beholder et spor på hoveddelen av jernbanenettet. Forstå det den som kan, sier Einar Spurkeland!
Dette er kostnadsstrukturen for godshåndtering: tog og materiell utgjør ca 40-50% av kostnadene, mens drift og vedlikehold ca 40-50% og personal 10-15%. Skal man effektivisere jernbanen må fokus være på de største kostnadsfaktorene.
Einar Spurkeland hadde flere konkrete forslag for å gjøre banegods konkurransedyktig:
- En forpliktende og finansiert plan for fornyelse av Alnabruterminalen. Planen må legges i samarbeid mellom staten, Oslo kommune og

transportbransjen.

- Nye omlastningspunkter: Vestby, Berger/Gardermoen, Hønefoss, Larvik havn.
- IT-løsninger, enklere omlasting, prioritering av godstog ved kryssinger, én organisasjon for togmateriell og verksted.
- Nye kryssingsspor, dobbeltspor og bygge ut missing links som: Grorud-Nittedal-Hønefoss/Gjøvik-Moelv, Fauske-Narvik og Grenlandsbanen
De ble flere spørsmål fra salen. Noen stikkordmessige svar:
- Norge må forholde seg til EUs ambisjoner for gods på bane. Ingen tvil om at veg og lastebil har den sterkeste lobbykrafta.
- Ordførerne sitter på mye lobbykraft. Ledelsen i Samferdselsdepartementet har vært en katastrofe i 25 år. Det trengs en ledelse med kunnskap om jernbanebransjen, logistikk og gods. Godset mangler gode talsmenn!
- Bedrifter som Borregaard og Saugbruk er avhengig av tømmer tog.
- Mye gods kommer sjøveien til Moss, men Bane NOR vil ikke ha sidespor til havna.
- Kapasitetsutfordringen på Alnabru handler også om semihengere som ikke kan stables i høyden! Horisontal omlasting av containere finnes, men ikke i Norge. Det må prøves ut for å få erfaring. Samarbeidet mellom havn og bane er svakt, men potensialet er stort.
- I Norge er ingenting så godt utredet, og så lite gjennomført, som jernbane! Riksrevisoren har også uttalt at nå må planene gjennomføres!
- Har foreslåtte avlastningsterminaler til Alnabru nok gods til å fylle opp et tog hver? Spurkeland: – godstog må kunne deles og skjøtes. Alnabru vil være et perfekt sted å sy sammen tog til lange lengder dersom sporene er lange nok på terminalen.



Norske Tog AS

Materielldirektør Kjell Arthur Abrahamsen. Norske Tog (NT) anskaffer, eier og leier ut persontogmateriell. NT ble skilt ut fra NSB gjennom Jernbanereformen 2017. NT eies av staten og har ikke overskudd som formål. NT samarbeider med Jernbanedirektoratet om anskaffelsene av persontog. NT har også felles ledergruppemøter med alle togselskapene, og opplever at de jobber godt sammen. Togselskapene kan også leie togmateriell av hverandre. Anskaffelser og oppgraderinger finansieres ved statslån som be-

tales ned via leieinntektene. NT har 64 ansatte, 4 kunder, en avkastning på 3,3 % og en egenkapitalprosent på 25,7. – Vi har lite gjennomtrekk i staben, forteller Abrahamsen.

For tida har vi to store anskaffelse av nye fjerntog og nye lokaltog. Alle selskapene som kjører persontog i Norge er involvert i anskaffelsene. –Vi holder tidsplanen på fjerntogene, forteller Abrahamsen. Han viste til at det vil gå 7 år fra bestilling (2023) til det siste av de nye fjerntogsettene skal være levert til Nordlandsbanen (2030). På lokaltogene derimot har produsenten varslet en forsinkelse på inntil 7 måneder.

NT har også ansvaret for oppgradering av eldre tog. I sommer sa NT opp avtalen med Alstom om å fornye lokaltogene av type 72. NT viser til store forsinkelser i arbeidet fra Alstom. –Fra nå vil NT oppgradere togene i egen regi og heller ta noen få sett ut av trafikk om gangen i stedet for å ta alle/mange ut av trafikk samtidig, fortalte Abrahamsen.

Togselskapene er ansvarlige for vedlikeholdet. Dette skjer i et 8-årsperspektiv. NT ønsker større verkstedkapasitet. De nye fjerntogene vil kunne deles i to slik at de kan kjøres inn i alle de aktuelle verkstedhallene. –Vi har også jobba mye med å få til en god snøplog på de nye fjerntogene, som er motorvognsett, fortalte Abrahamsen.

Nye lokomotiver til Nordlandsbanen er under testing nå. NT har gjort avtale med Grenland Rail AS om å leie 4 lokomotiver av typen Stadler Euro Dual. Dette er godslokomotiver som må bygges litt om slik at de kan fungere i persontrafikk. –Det første skal etter planen settes i trafikk sommeren 2026, forteller Abrahamsen. Bakgrunnen er manko på lokomotiver både fordi de som finnes (Di4) er gamle og fordi et av dem måtte vrakes etter den tragiske ulykka i Finneidfjord 24.10.2024.

Abrahamsen viste en presentasjon av feil på tog per 100.000 km. Der lå Flytoget lavest enda deres togsett nå er over 25 år gamle. Det viser at godt vedlikehold kan holde togene i sikker drift i mange år.

Spørsmål/synspunkter fra salen og svar: – Nye fjerntog skal ha bedre fjæring og være mer stillegående. NT regner derfor med at dette vil oppleves som en standardheving. NT tror det vil bli plass til sykler. På 1970-tallet kjørte det 2 nattog per retning på Nordlandsbanen, fortalte en fra salen. NT mener at de ikke bør stå for alt vedlikeholdet. Dette er et spørsmål som er til diskusjon, sa Abrahamsen. NT eier ikke reservedelene til togsettene, det er det togselskapene og verkstedene som gjør. – NT har en opsjon på å bestille flere togsett. Hvor mange flere kan bestilles uten at det butter på verksteder og parkering? Abrahamsen tror ikke det går med så veldig mange flere tog. – Nye lokaltog dimensjoneres for toppfart hhv. 160 og 200 km/t. I pris skiller det bare et par 10-talls mill. – Å dimensjonere fjerntogene for 250 km/t vil koste vesentlig mer. Alle fjerntogene vil kunne kjøre på dansk strøm (25.000 V – 50 KHZ). – NT jobber for tida med muligheten for å kunne kjøre de nye fjerntogene helt til Hamburg.

Neste bolk ble holdt av Bane NOR, Norsk Bane og For Jernbane. Spørsmålet var hvor veien går videre for jernbanen.

Bane NOR

Konseptutvikling Bane NOR (BN), Gea Lutnæs Trøen. BN forvalter eksisterende jernbane. Videreutvikling av jernbanen skjer ved avtaler om effektpakker med Jernbanedirektoratet. Direktoratet er igjen politisk styrt. Eksempler kan være Oslo-Hamar på under én time, 2 tog i timen på Trønderbanen og tilrettelegging for å ta imot nye togsett. Da er det BNs oppgave å planlegge og bygge den nye infrastrukturen som trengs. Lutnæs Trøen fortalte at planlegging av dobbeltspor Stokke-Torp-Sandefjord på Vestfoldbanen er gjenopptatt.

Norsk Bane

Daglig leder Jørg Westermann fortalte at Norsk Bane (NB) er et A/S med 334 aksjonærer. 73 % av aksjene er eid av det offentlige. NB har i en tid engasjert det spanske rådgivningsfirmaet Sener til en gjennomgang av planene for Vestlandsbanen over Haukeli. Rapporten forventes å bli lagt fram i februar 2026. Sener mener allerede nå at det er et stort trafikkgrunnlag for høg fartstog i Norge. NB har planlagt et flerbrukskonsept som kombinerer persontrafikk mellom storbyene og mellomliggende distrikter med et varierende stoppemønster. NB ser for seg over 100 avganger med langdistansetog per dag. Gods er også med: forbikjøringsspor, kortere kjøretider, mindre stigning, kortere og raskere tog på dagtid og langsommere og tyngre på natta. I Norge flyr vi nær 10 X så mye som snittet i Europa, og vi har en betydelig trafikk med bil over lengre strekninger. Eksempelvis er årsgjennsnittet på E6 Trondheim-Steinkjer mellom 8000 til over 10.000 biler. Fart lønner seg. Korte kjøretider gir flere kunder og bedre driftsøkonomi. Nye dobbeltspor bygges på trygg grunn. Bare bygge nye kryssingsspor på gammel bane gir ikke samme løftet.

Synspunkter fra salen: viktig poeng at ny bane kan bygges i ro og mak uten å forstyrre dagens togtrafikk. Lokfører: – Jeg er blitt flink til å vente.

For Jernbane

Leder Kjell Erik Onsrud. For Jernbane (FJ) er en frivillig organisasjon med medlemmer fra Alta i nord til Stavanger og Kristiansand i sør-vest og Halden i sør-øst, samt 3 medlemmer i Sverige og ett i Tyskland. Dette illustrerer godt hvor langt FJs engasjement strekker seg. FJ har en historie som går tilbake til 1973 da Landsutvalget for jernbane (LFJ) ble etablert i Lunde i Telemark. Kjernen var et ordførerinitiativ, og mange kommuner ble medlemmer. Engasjementet var mot nedleggelse av sidebaner og lokale godsterminaler. LFJ var ikke aktiv på 1980-tallet, men ble dratt i gang igjen i 1990. Nå hadde engasjementet også et tydelig miljøformål. Navnet ble forenkla i 2005 til For Jernbane. Onsruds budskap er at vedlikeholdet må ligge som en grunnplanke i budsjettene som det ikke salderes med. Men dersom jernbanen skal spille en større rolle i det grønne skiftet, så må den også bygges ut. Her ligger norske politikere langt etter. De har i større grad bygd ut konkurrerende luftfart og motorveg. Se artikkelen om Statsbudsjettet hvor FJs forslag er presentert.

Jernbanestreiken og "hungervinteren" i Nederland 1944



Bildet er gjengitt med tillatelse fra Nederlandse Spoorwegmuseum

Disse lokomotivene (NS3737 Jumbo) var i trafikk fra 1911 til 1958. Følgelig har det også gjort tjeneste under begge verdenskrigene. Dette lokomotivet har rundet 3 mill. km. Det var et av de mest vellykkede damplokomotivene i Nederland. Det er godt motorisert og driftssikkert. Derfor ble det brukt til å trekke hurtigtog og være reserve for de tidlige diesellokomotivene som stadig sleit med feil.

I det siste året av andre verdenskrig spilte jernbanen i Nederland en viktig rolle. Ikke ved å transportere viktig gods, men tvert imot ved å IKKE transportere farlig gods.

Av Bjørghild og Synnøve des Bouvrie, medlemmer i Besteforeldrenes klimaaksjon og For Jernbane og tilhengere av høyhastighetsbaner i Norge

Da de allierte styrkene hadde nådd Nederland midtveis sommeren 1944, ble de slått tilbake av de tyske troppene. Da økte faren for at tyskerne skulle få fritt spillerom til å transportere sine fryktede V-bomber (V for Vergeltung, gjengjeldelse) til kysten i vest for å skyte dem mot England og især mot London. For å sette en stopper for det ba general Dwight Eisenhower, lederen for de allierte, den nederlandske regjeringen om å få jernbanepersonalet til å streike. Eksilregjeringen i London gjorde dette, og den 17. september 1944 ble de bortimot 30 000 ansatte i Nederlandse Spoorwegen (det nasjonale jernbaneselskapet) beordret til å legge ned arbeidet.

Sabotasjeaksjonen viste seg å være effektiv, og V-bombingen av England ble det ikke mer av. Men streiken hadde også en annen effekt, som ikke var forutsett. Nazistenes leder i Nederland, Reichskommissar Arthur Seyss-Inquart, ble så rasende at han bestemte seg for å straffe hollenderne kollektivt, ikke bare de streikende, men hele befolkningen. Resultatet ble det som er blitt kjent som "den hollandske hungervinteren". Fra slutten av september til begynnelsen av mai 1945 ble all mat konfiskert. Brensel likeså, som den gang dreide seg om kull til oppvarming og gass til koking. Elektrisitet til lys forsvant, samt vann i sprin-



Avmagret kvinne på jakt etter mat i Amsterdam. ©Foto: Emmy Andriesse, Universiteitsbibliotheek Leiden

gen. Drivstoff til biler og busser var for lengst blitt mangelvare. Vest-Nederland, der de store byene ligger og hvor det heller ikke er nevneverdig med skog, ble hardest rammet.

Nazistenes represalier rammet også annen infrastruktur. De torpederte diker, særlig i de delene av landet som ligger under havnivået, slik at disse ble satt under vann. De ødela havner og jernbaner slik at fremkommeligheten ble redusert til nærmest null.

Det ble en isende kald vinter, som satte en skrekk i mange som opplevde den. Folk plukket brennesle og spiste tulipanløk eller sukkerroer. Disse ble kokt til en ubestemmelig suppe og delt ut i store felleskjøkken. Det ble bygget et omfattende nasjonalt nettverk av hjelpere som organiserte krisematutdelinger, etter som en ikke kunne koke mat hjemme: 1/2 liter per person per dag.

I mangel av brensel kappet folk trær i gater og parker og i Amsterdam brøt de opp trikkessvillene. Folk fant på kreative løsninger for å få lys i mørke vinterkvelder, for eksempel sette sykkelens på hodet og bruke lykten ved å sveive pedalene. Mange dro på sykkel eller til fots til de delene av landet hvor det fremdeles var noe mat å få kjøpt, med fare for at den ble tatt fra dem når de møtte kontrollposter på veien hjem.

Det vi forteller om, hendte også i vår familie. Våre søsken sanket brennesler og sveivet i stuen på et sykkelhjul for å lage lys. Vår far syklet gjennom halve landet for å kjøpe mat på bondegårder. Og vår mor svevet månedvis på sykehuset mellom liv og død ...

Nødtilstanden varte til frigjøringsdagen, 5. mai 1945. Da hadde rundt 22 000 mennesker bukket under av sult. I tillegg døde mange på grunn av kulde, sykdom og mangel på medisinsk hjelp.

Denne vinteren ble vi født, for nå 81 år siden. Det var forferdelig det vi senere fikk høre, hva familien hadde vært gjennom som følge av den store jernbanestreiken. Nå ser vi at streiken tross alt var et imponerende uttrykk for motstand mot en nådeløs fiende.

**Plakaten er gjengitt med tillatelse fra
Nederlandse Spoorwegmuseum**



Pakaten gir "hyllest" (hulde) til det nederlandske jernbanepersonalet som fulgte oppfordringen fra eksilregjeringen i London til å streike og dermed hindret Hitler i å sende sine tunge V-bomber til kysten i vest for å skyte mot England. Teksten øverst sier: "Dét tok kvelertaket på ham." (Det nederlandske flagget på slipset).

Her er det tilsvarende Nederlandske uttrykket billedliggjort: "Dét tok slipset om halsen på ham"

Lyntog – ja, motorveier – nei

I likhet med Celine Marie Brøndmo (FJ 1/2025, s. 11) støtter vi i Trafikkaksjonen fullt ut utbygging av høyhastighetsbaner i Norge. Vi anbefaler Norsk Banes forslag med flerbruksbaner for både lyntog i et varierende stoppemønster og godstog.

□ Pål Jensen, Trafikkaksjonen

Men når hun skriver om «Å oppgradere eksisterende motorveier» og at E18 Vestkorridoren koster «over én milliard» pr. km, så er det en underdrivelse. E18 Vestkorridoren er en ny, seksfelt motorvei vestover fra Oslo gjennom Bærum og Asker. Prosjektet er delt i tre parseller. Den første, fra

Oslo grense ved Lysaker til Ramstadsletta i Bærum, er på 4,4 km og er anslått å koste 22 milliarder kr, 5 milliarder pr. km! Dette er et foreløpig anslag. Denne parsellen er under utbygging og antas fullført i 2030. De to andre parsellene, Ramstadsletta–Nesbru og Nesbru–Drengsrud, ligger ikke inne i NTP /Nasjonal transportplan 2025–2036).

I 2019 ble ferjeløs E39 – enda en motorvei – beregnet å koste 300–400 milliarder. Da var kostnadene ved natur- og miljøødeleggelser (eksos, svevestøv, mikroplast, støy osv.) satt lik null.

Statsbudsjettet 2026

Regjeringa Støre foreslo å bevilge 35,7 mrd til jernbaneformål i 2026. Det er opp ca 3,7 mrd fra saldert budsjett for 2025. Likevel er større investeringer i banen nesten halvert og drift og vedlikehold kutta med nærmere 2 mrd, siden 2024. På den annen side er det fra og med i år en ny post i budsjettet som heter fornying og mindre investeringer som er på 7,44 mrd. Den blir økt til 7,85 mrd i 2026. Når bevilgningene i sum øker skyldes dette kjøp av nye persontog. Det skal bevilges nær 5 mrd til dette formålet i 2026.

Forliket om statsbudsjettet med SP, Rødt, SV og MDG betyr ikke mer penger til jernbanens infrastruktur, men 1620 mill mer til kollektivtilbudet som fylkeskommunene er ansvarlige for og at det skal utredes et nasjonalt månedskort.

For Jernbane

Vi fremmet forslag for Stortinget om å flytte 400 mill. fra Nye Veier til støtteordningen for gods fra veg til bane og planlegging av 5 nye jernbaneprosjekter som ikke står i transportplanen (NTP), men som vi likevel mener er viktige og haster:

KAPITTEL 1352 JERNBANEDIREKTORATET

Post 75, Gods fra veg til bane: + 260 mill.

Toggodsselskapene taper penger, men utfører et samfunnsnyttig oppdrag med å avlaste vegene for tungtrafikk. Regjeringa viser en god retning for toggods når den foreslår å øke støtteordninga med ca. 35 mil. (33,3 prosent). Det er også positivt at Bane NOR kan øke kompensasjonen til gods-selskapene når banen er stengt av ras eller for vedlikehold. Det er også bra at regjeringa foreslår å redusere infrastrukturavgiften med 300 mill. Denne avgiften får persontog i stor grad kompensert, men ikke gods. Vi viser også til uttalelsen fra Robin Olsen, adm.dir. CargoNet, på Jernbaneforum 2025. Han sa at støtteordningen må bli en NETTO støtte på 100-200 mill. per år.

Post 73 Investeringer, planlegging nye prosjekter: + 120 mill.

Norsk jernbane preges av 93 prosent enkeltspor i gamle traséer. Viktige strekninger er overbelastet. Skal jernbanen henge med i konkurransen, må den også bygges ut. Moderne dobbeltspor gir helt andre forutsetninger for togtilbudet.

Planlegge Norgesbanen: + 80 mill

- Dobbeltspor videre nordover fra Hamar med snarlig byggestart. Det må planlegges som en høgfartsbane med klare mål for reise- og frakttider og med et perspektiv mot Ålesund, Trondheim, Fauske/Bodø, Narvik/Harstad og Tromsø (Norgebanen), samt til Sverige og Finland via oppgraderte Meråkerbanen og Ofotbanen. Det må planlegges som et hele, men kan bygges trinnsvis.
- Nytt Dovresamband på vestsiden av Mjøsa (ny Gjøvikbane med Mjøs-kryssing i området ved Moelv). Med en vestlig innføring til Oslo oppnås et sømløst samband sør-nord mellom utlandet/Østfold og Innlandet/Møre/Trøndelag og Nord-Norge. Det betyr en motvekt mot den massive trafikkaksen øst-vest mellom Drammen og OSL, med avlastning av Rikstunnelen, Vestkorridoren, Romeriksporten og redundans for IC- og fjerntog nord for Oslo. Ny Rikstunell bør planlegges i nær sammenheng med en sør-nord-akse

Planlegge dobbeltspor Mjøndalen-Hokksund: + 20 mill

Enkeltsporet (Drammen-) Gulskogen-Hokksund har høy trafikkbelastning med betydelig venting (tog i kø). Dette er fellesstrekning for Sørlands- og Bergensbanen, med både gods-, fjern- og regiontrafikk. For bedre flyt og å kunne videreutvikle togtilbudet i Buskerudbyen vil dobbeltspor være nødvendig. Reguleringsplanen Gulskogen-Mjøndalen er vedtatt. Vi foreslår å jobbe videre med planene for Mjøndalen-Hokksund.

Økt kryssingskapasitet Fredrikstad-Kornsjø (Øxnered): + 20 mill

Vi støtter regjeringa med at indre IC bør fullføres til Fredrikstad. Planleggingen av Europabanen – høgfartsbane («rett linje») gjennom Østfold til Sverige og Europa må også gjenopptas. Likevel haster det nå med å planlegge flere kryssingsspor Fredrikstad-Kornsjø, og i samarbeid med svenske myndigheter videre til Öxnered hvor det i dag går dobbeltspor videre sørover. Slik kan Norge utnytte Fehmarnbelt-sambandet Tyskland-Danmark som åpner 2029 til å kunne kjøre flere gods- og persontog over våre grenser. Vi viser til Godskonseptet i Mulighetsstudien Oslo-Göteborg hvor nødvendige investeringer ble anslått til 2,1-3,7 mrd 2021-kroner. Det ble også beregnet å ha positiv samfunnsnytte.

Planlegge gjenåpning av Ålgårdbanen: + 20 mill

Ålgårdbanen, som går parallelt med E39, bør gjenåpnes raskt. Trafikktall (ÅDT) for

E39 forteller at Ålgård og Figgjo genererer over halvparten av trafikken til og fra Sandnes/Stavanger. Ålgård er en del av Nord-Jæren, Norges 3. største byområde. Regjeringen skriver i sitt budsjettforslag: "Særlig rundt de store byene bidrar utbygging av jernbanen og fornying av infrastruktur til arealeffektiv og miljøvennlig utvikling og god fremkommelighet."

Jernbanetraséen ligger der og trenger ikke reguleres. Det foreligger allerede flere utredninger omkring gjenåpning. Et gjennomgående togtilbud vil nær halvere reisetida i forhold til dagens tilbud med bytte til buss.

KAPITTEL 1320 STATENS VEGVESEN

Post 30 Riksveginvesteringer

E39 Figgjo-Ålgård: - 20 mill.

Den parallelle Ålgårdbanen bør gjenåpnes først. Det er likevel fornuftig å legge E39 i tunnel utenom sentrum. For øvrig bør veien kunne oppgraderes på en enklere og rimeligere måte.

Post 32 Fellesprosjektet Arna-Stanghelle: + 20 mill.

Vi mener prosjektet bør tilrettelegges for en framtidig Vestlandsbane via Haukeli. Det kan skje ved at strekningen (Bergen-) Arna-Trengereid blir en felleskorridor for Bergensbanen og Vestlandsbanen. Det vil spare samfunnet for framtidige kostnader, naturinngrep og andre ulemper. Vestlandsbanen vil innebære et Vestlandsk IC og svært raske samband til Sørlandet og det sentrale Østlandet. Haukelivegens Venner har for lengst skjont at dette er en genial trasé. En Haukelibane må planlegges som et hele. Den kan likevel bygges i etapper som vil gi nytte, og med liten forstyrrelse av eksisterende togtrafikk. Bergensbanen bør videreutvikles som en region- og turistbane.

KAP 1321 NYE VEIER AS: - 400 MILL.

Vi foreslår at 400 mill. av bevilgningen overføres til jernbane. Motorvegbygging parallelt med jernbanen ligger mange hestehoder foran bygging av moderne dobbeltspor. Stortinget bør se nærmere på vedtatt konsept for E39 mellom Lyngdal og Ålgård. Det bør tenkes nytt, med utgangspunkt i gjenbruk og en annen standard. Dette gjelder også flere steder, ikke minst i Trøndelag. Omkjøringsvei Kristiansand og 4-felt E18 Arendal-Grimstad bør droppes.

Dagens E18 Bamble–Kragerø og Gjerstad–Tvedestrand bør heller oppgraderes. Det bør også tenkes nytt for E16 Kløfta–Kongsvinger.

For Jernbane fremmet også disse synspunktene for Stortinget:

KAPITTEL 1352 JERNBANEDIREKTORATET

Post 71 drift og vedlikehold

Med regjeringens forslag vil fornyelsen fortsatt ligge 2,4 mrd. under grunnivået for å opprettholde funksjonaliteten i jernbaneinfrastrukturen. Det er viktig at fornyelsen økes gradvis og så raskt som forsvarlig opp til grunnivået.

KAPITTEL 1310 FLYTRANSPORT

Vi merker oss at åtte av sambandene der staten kjøper flytransport har parallell jernbane. Det viser at dagens bane er utdatert og at utbygd konkurransedyktig bane er et ubrukt potensial.

Post 71 Ny lufthavn Mo i Rana og Bodø

Når det er mulig å anvende vel 13,2 mrd. til utbygging av lufthavner fram mot 2027 og 2030, bør det også være mulig å finansiere moderne dobbeltsporparceller på Nordlandsbanen. Behovet er akutt der banen er mest svingete og rasusatt. De bør planlegges som deler av en høyfartsbane, Norgebanen Oslo–Trondheim–Tromsø.

Post 72 Andre saker - tredje rullebane på OSL

En betydelig andel daglige avganger fra OSL kunne vært med lyntog. Norge ligger på Europa-toppen i innenlandske flygninger. Dette utgjør et betydelig inntektsgrunnlag for et nett av høyfartsbaner. Fly er endepunkttransport. Lyntog kan med et varierende stoppemønster knytte byer og distrikter underveis tettere sammen. Vi får flyreisetider fra alle steder til alle steder. Dette vil være i tråd med mål om å ta hele landet i bruk. Med dobbeltspor, slake stigninger og forbikjøringspor vil en flerbruks høyfartsbane også legge grunnlaget for meget konkurransedyktige godstransporter. Tog driftes direkte og svært energieffektivt på fornybar strøm. Flytrafikk av dagens omfang er i overskuelig framtid avhengig av fossilt drivstoff. Vi er langt unna batterier med tilsvarende energitetthet.

ALTERNATIVE STATSUDSJETTER FRA
OPPOSISJONEN

Senterpartiet

Partiet foreslår 30 mill til billigere billetter

på Trønderbanen også utafor byområdene. Ellers vil SP kutte 44 mill fra Jernbanedirektoratet og 2,8 mrd fra Bane NORs reserve og bruke på andre sektorer. For Jernbane er enig med SP i at norsk jernbane er blitt for oppsplitta, og at det er riktig med en mer samla organisering. Utover det er vi ikke særlig begeistra for det SP foreslår.

SV

Partiet foreslo totalt 1052 mill. ekstra til jernbanen. Herunder vil SV styrke vedlikehold og fornyelse av jernbanenettet med 800 mill. Det ville redusert veksten i vedlikeholdsetterslepet i 2026 fra 2,4 mrd til 1,6 mrd. SV vil sette av 100 mill til elektrifisering av Røros- og Solørbanen, styrke støt-teordninga for gods fra veg til bane med ytterligere 50 mill. og sette av 2 mill for å utrede tekniske løsninger for å innføre en nasjonal interrailbillett.

SV foreslår videre 100 mill til å planlegge Ringeriksbanen. Ringeriksbanen i Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 (dobbeltspor og 4-feltsveg) er vel for så vidt ferdig planlagt? For Jernbane håper derfor dette betyr at SV ønsker å utrede et alternativ til FRE16, slik Rødt har foreslått? - Det vil i hvert fall rime bedre med at SV vil "kutte satsing på miljøfiendtlige motorvegprosjekter" og at "Jernbanen skal binde byer og landsdeler sammen, som erstatning for fi-refelts motorvei og fly.

FRE16 vil skjære diagonalt gjennom dagens jernbanering: -Drammen-Oslo-Nittedal-Jevnaker-Hønefoss-Drammen-. Ringer bygger nettverk og fordeler trafikk, bare se på betydningen T-baneringen/Lørenbanen har fått i Oslo. Malmø har også en ringstruktur på sin jernbane, og i Gøteborg bygger de Västlänken. Norsk jernbane trenger et sterkere nettverk slik som vegnettet har fått, ikke minst rundt Oslo.

Med 4-feltsveg Oslo-Hønefoss vil FRE16 overføre gods fra bane til veg. FRE16 legger også tunge føringer på at en framtidig høyfartsbane skal gå via Hallingdal og Høgfjellet. For Jernbane mener traséen egnere seg dårlig for høyfart. Den blir bratt, mye vil gå i tunnel og reiseopplevelsen på en av verdens vakreste turistbaner blir ødelagt. For Jernbane peker her heller på Vestlandsbanen over Haukeli. Her kan vi bygge et moderne dobbeltspora nettverk med slake traséer og meget konkurransedyktige kjøretider. Bergensbanen bør beholdes som en region- og turistbane. Den vil leve bedre i samspill med en Haukelibane enn med dagens omfattende flytrafikk.

FRE16 er planlagt gjennom Nordre Tyrifjorden våtmarksområde, en viktig biotop for mange rødlistede arter. SV er mot

bygging i Lågendeltaet ved Lillehammer. Nordre Tyrifjorden er vel like mye verd? Dette er også et vakkert og historisk kulturlandskap. Mye matjord vil gå med direkte, og indirekte ved utbyggingspress i ettertid på det som er landets mest produktive matjord.

I tillegg kommer kostnadene. FRE16 er planlagt gjennom et landskap med krevende geologi, mye løsmasser, også kvikkleire, og mye vann. Det blir neppe billig, og i så fall mindre penger og ressurser til andre viktige investeringer.

For FRE16 er reglene for konseptvalgutredninger heller ikke fulgt og alvorlige innvendinger fra NVE er satt til side. Fellesprosjektet sjøl har beregnet at FRE16 aldri vil bli klimanøytralt. Beregnet negativ samfunnsnytte i milliardklassen peker i retning av at vi bør finne alternativer.

E16 bør oppgraderes i eksisterende trasé. Det blir ingen motorveg med kurvatur for 250 km/t (som jernbanen) men likevel et løft i forhold til dagens situasjon. Jernbanen bør heller styrke ringen. For Jernbane vil peke på 4-spor gjennom Oslo (Rikstunnelen), dobbeltspor Drammen-Hokksund og felles dobbeltspor for Bergensbanen og Gjøvikbanen inn mot Oslo.

For Jernbane er enig med SV om å omprioritere fra motorveg til jernbane og kollektiv. Likevel foreslår SV å overføre ca 3,2 mrd fra transport til andre formål. For Jernbane mener pengene bør bli i sektoren for enda mer offensiv planlegging og utbygging av moderne, klimarobuste dobbeltspor mellom landsdelene fra Tromsø i nord til Stavanger og Halden i sør, som et alternativ til motorvegene.

Rødt

Partiet foreslår å bevilge 952 mill. ekstra til jernbanen. Herunder går de inn for gratis togreiser for barn, 500 mill mer til vedlikehold og fornyelse og 100 mill til oppstart av bygging av flere kryssingsspor på Ofotbanen. Det er og positivt at Rødt vil bevilge 88 mill. mer til planlegging av nye baner, herunder 18 mill til å omarbeide planene for fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16. Det er også bra at Rødt vil styrke kompensasjonen til godstog når banen er stengt med 75 mill.

Også Rødt vil omprioritere fra motorveg til jernbane og kollektiv. Likevel foreslår Rødt å ta 4 mrd. fra samferdsel og bruke på andre formål.

MDG

Partiet vil bevilge i alt 4707 mill mer til norsk jernbane i 2026. Det er mest av alle.



MDG vil styrke vedlikehold og fornyelse med i hvert fall 1 mrd. Så har de en post på 600 mill som skal deles mellom vedlikehold og å opprette nattog til København, Hamburg og Berlin. Videre har MDG en post på 270 mill som skal fremskynde 2 tog i timen på Trønderbanen, øke godskapasiteten Oslo-Trondheim og planlegge gjenåpning av Ålgårdbanen, dobbeltspor Stanghelle-Voss og anskaffelse av 2-etasjes tog. MDG vil også bevilge 50 mill til flere togvogner og 60 mill mer til gods fra veg til bane.

MDG har et viktig forslag med 50 mill til å utrede ny bane til Stockholm. EU har klare ambisjoner om å bygge nye grensekryssende baner og yte 50 % tilskudd til bygginga. De landene som har klare planer vil få penger, de andre må bare betale.

MDG har en stor post på 2,66 mrd til billig nasjonalt månedskort på jernbanen. For Jernbane støtter lavere billettpriser, men man må finne et balansepunkt slik at punktligheten og regulariteten ikke blir dårligere som følge av en etterspørsel norsk Jernbane ikke kan svare på. Jernbanen er som kjent prega av sprengt kapasitet på spor og tog. - Skal den takle større etterspørsel, må den bygges ut.

I likhet med Rødt og SV vil MDG omprioritere fra motorveg til jernbane og kollektiv, men flytter ikke penger fra samferdsel til andre formål. For Jernbane støtter disse strategiene.

FRP

Partiet foreslår økninger til jernbanen på i alt 832,5 mill kr. Partiet vil øke vedlikehold og fornying av jernbanen. Alle de borgerlige partiene vil bevilge mer til planlegging av

dobbeltspor Stokke-Sandefjord. På den annen side foreslår FRP kutt på til sammen 1142 mill. for samferdselssektoren på drift og utredninger. Noe av dette går sikkert på jernbane, men kuttene er ikke spesifisert. I likhet med Høyre foreslår FRP penger til Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16.

Høyre

Partiet er blitt et enda dårligere jernbaneparti. For 2025 ville partiet kutte 170 mill fra norsk jernbane. For 2026 vil Høyre kutte netto 832 mill. I tillegg kommer 6 mill i kutt til Entur, nasjonal reiseplanlegger.

Høyre mener de vil spare 200 mill på å konkurranseutsette Bane NORs divisjon drift- og vedlikehold. - Å bruke den påståtte effektiviseringsgevinsten på økt vedlikehold er visst fjernet for Høyre. For Jernbane tror vi vil få et økt anbudsbyråkrati, og en infrastrukturforvalter med mindre bakkekontakt.

Høyre vil omprioritere planleggingsmidler fra Østfoldbanen til Vestfoldbanen og Ofotbanen. Høyre er mot regjeringas sammenslåing av Vy og Flytoget. Likevel regner de en gevinst i lavere konsulentbruk som følge av sammenslåinga på 24,5 mill. Den vil partiet også kutte fra bevilgninga.

Høyre foreslår å ta 301 mill fra Bane NORs reserve av ubrukte midler. - For Jernbane antar at pengene må bevilges på nytt seinere når prosjektene er kommet så langt at Bane NOR trenger pengene. I tillegg vil Høyre avvikle Bane NORs driftskreditt på 500 mill. Denne skal befinne seg i budsjettkapittel 5672 på post 86. - For Jernbane kan ikke finne noen slik post i regjeringas forslag til statsbudsjett.

KRF

Partiet har tidligere ligget nært opp til Høyre. I 2026-budsjettet er KRF mer selvstendig og vil bare kutte netto 10 mill på jernbane. KRF mener som Høyre at konkurranseutsetting av Bane NORs drift og vedlikehold vil spare penger, men 150 mill og ikke 200 mill som Høyre tror. I motsetning til Høyre som bare tar pengene bort fra jernbanen, vil KRF øke fornyelsen av banene med 90 mill og nevner særlig Sørlandsbanen og dobbeltspor på Jærbanen. - For Jernbane er enig i at dette er strekninger som trenger et løft.

Venstre

Partiet tar litt, men gir mest. Netto vil partiet bevilge 1132 mill mer til jernbane enn AP. Inkludert i dette foreslår Venstre månedskort som er 200 kr billigere. Det vil koste 623 mill i 2026. Venstre vil øke vedlikehold, fornying og mindre investeringer av banenettet med 1050 mill. I likhet med Høyre og KRF regner Venstre med en gevinst ved å konkurranseutsette drift og vedlikehold av banene på 150 mill som partiet trekker fra.

Venstre er progressive og foreslår 220 mill mer til planlegging av nye investeringer. Blant annet finner vi flere av For Jernbanes tidligere og nyere innspill som Rikstunnelen, dobbeltspor Drammen-Hokksund, Grenlandsbanen, Moi-Egersund-Sira, Nærbø-Skeiane og "Godskonseptet": nye kryssingsspor Fredrikstad-Kornsjø- (Öxnered).

I likhet med Høyre vil også Venstre kutte Bane NORs driftskreditt som de mener er lite brukt. Venstre finner derimot denne kontoen på et annet budsjettkapittel enn Høyre (kap 4356).

Statsbudsjettet			2025	2026										
Kap	Post	Tall i millioner kroner	Saldert budsjett	AP	Forlik	FJ	SP	MDG	R	V	SV	FRP	H	KRF
		Jernbane:												
1352	1	Jernbanedirektoratet drift	397,2	424,4			-25	7		-21,2			-10	
	21	Jernbanedirektoratet utredning	146	135,7			-19	55	10				-97	
	70	Persontogtilbud	5982,1	5709,8			30	2660	170	623	2		-24,5	
	71	Bane, drift og vedlikehold	6596,7	7509				600		650	800	500	-200	-150
	72	Bane, fornying og mindre invest.	7445	7853,6				1000	500	250		200		90
	73	Bane, plan og invest.	11106,2	8741,5		140	-2800	270	188	130	200	20	-150	50
	74	Tilskudd til togmateriell	154,6	107,6				50						
	75	Gods fra veg til bane	104,8	139,7		260		60	75		50			
	76	Kulturminne	40,9	42,4					9					
1354		Jernbanetilsynet						5						
1321	70	Ringeriksbanen/E16										112,5	150	
5672	86	Avvikle Bane NORs driftskreditt								-500			-500	
		Sum forslag, jernbane			0	400	-2814	4707	952		1052	832,5		-10
		Statens vegvesen:												
1320	32	Fellesprosjektet Arna-Stanghelle				20								
	30	E39 Figgjo-Ålgård				-20								
1321		Nye Veier AS				-400								
		Fylkeskommunalt kollektivtilbud			1620									

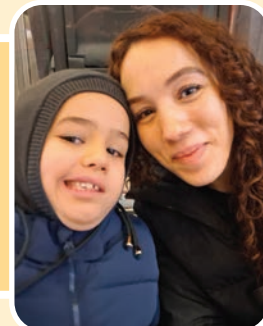
Statsbudsjettet 2026. Tabellen viser regjeringas forslag, forliket og endringsforslagene fra For Jernbane (FJ) og opposisjonen

5 PÅ TOGET

Vi intervjuer reisende på Østfoldbanen lørdag 6. desember. De ble spurt om de kjente til hva forliket om statsbudsjettet betyr for kollektivtilbudet, hva de syns om forslaget om et nasjonalt månedskort til 499 for voksne og 249 for barn og om de synes det bør bygges høgfallsbane Oslo-Gjøteborg.

Imane og Adam

De tok trikken til Oslo S og skal til Sarpsborg. Derfra er det 10 min. å gå. - Dette er ei fritidsreise som vi tar ca 2 ganger i måneden, svarer Imane. Til daglig tar de mest T-bane og trikk. Hun eier en sykkel. Imane har ikke hørt om statsbudsjettet for kollektivtilbudet. Hun synes forslaget til nasjonalt månedskort høres bra ut. - Egentlig ikke, svarer hun på spørsmålet om høgfall: - Jeg synes turen er koselig slik den er nå og nyter den.



Intervju 2 (navnet falt dessverre bort)

Hun reiser Oslo S-Moss. Til og fra stasjonene gikk hun til fots. - Dette er kanskje ei arbeidsreise, svarer hun. Hun tar denne turen 1-2 ganger per måned. Alternativet hadde vært buss, men tog er hyggeligst. Til daglig går hun mest til fots. Hun eier en sykkel. Hun synes det er et bra forslag at det skal utredes et nasjonalt månedskort. Hun sier ja til høgfall Oslo-Gjøteborg: - det vil gjøre det enklere for flere å ta toget, sier hun.

Intervju 3 (navnet falt dessverre bort)

Han går til og fra stasjonene og reiser Oslo S-Sarpsborg. Dette er ei fritidsreise. - Jeg tar toget fordi arbeidsgiver betaler månedskortet. Han bruker mest tog til daglig også. Han har ikke bil eller sykkel. - Jeg har fulgt litt med på statsbudsjettet, men veit ikke hva det betyr for kollektivtilbudet, svarer han. Nasjonalt månedskort synes han høres bra ut. Han sier nei til høgfall: - Toget skal nytes og ikke kjøre for fort!



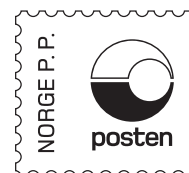
Torbjørn og Xue Ting

De reiser Oslo-Fredrikstad. Til Oslo S tok de T-banen og i Fredrikstad går turen videre med ferge. Dette er ei fritidsreise som de tar omtrent annenhver måned. De har ikke bil, men eier hver sin sykkel. De synes tog er behagelig. - Tog koster en del, men leiebil for ei helg er ikke billigere, sier Torbjørn. Til daglig sykler de mest, men hun bruker T-banen om vinteren. De kjenner ikke til hva statsbudsjettforliket betyr for kollektivtilbudet. De synes at et nasjonalt månedskort høres bra ut. Torbjørn legger til et forbehold: - I den grad det ikke blir kapasitetsproblemer (på grunn av økt etterspørsel, red. anm). - Høgfall høres bra ut, men vi har ikke nok innsikt til å si ja eller nei. - Nattog til København og Hamburg høres mer interessant ut.

Sigmund

Han reiser Strømmen-Oslo S-Råde. Til Strømmen st. gikk han og fra Råde st. blir han kjørt. Alternativet hadde vært buss, men tog er raskere og enklere. Dette er ei fritidsreise han tar ca 4 ganger i året. Til daglig går han eller sitter på i bil. Han eier en sykkel, men ikke bil. Han kjenner ikke til statsbudsjettet for kollektivtilbudet. - Nasjonalt månedskort hadde vært bra, men ikke viktig for meg nå, svarer han. Spørsmålet om høgfall har han ikke tenkt på.





RETURADRESSE: FOR JERNBANE, PB. 3455 BJØLSEN, 0406 OSLO.



Norsk Lokomotivførerforbund



Litt vinternostalgi fra 2024. Treforedlingsindustrien er avhengig av jernbanen. Og røde skal togene være! Ikke mørkeblå/grønne som en trist granskaug. Foto: Roar G. Nilsson

STOLTE SPOR ➤



NORSK JERNBANEFORBUND



200 år med jernbane



Åpningen av den første offentlige jernbanen – Stockton og Darlington», 1825. av Dobbin, John ved Science and Society Picture Library.

27 september 2025 - en historisk dato? Ikke mange merket seg at denne dagen var det 200 år siden verdens første jernbanestrekning ble tatt i bruk: mellom Stockton og Darlington i England.

■ Jens Hansen (tut.an.kamon@outlook.com)

Et blikk på den videre utvikling i det vi kaller den siviliserte verden viser hvilken betydning denne begivenheten hadde. For å begynne med begynnelsen: Begrepet JERN er helt uunngåelige i denne sammenheng. Det var kort tid tidligere gjort betydelige fremskritt i produksjonen av dette råstoffet. Den kjemiske reduksjonsprosessen av jernmalm til rent jern ble gjennomført med trekull - dette krevde store mengder tre som ble stadig vanskeligere å skaffe i et trefattig land som England. I tillegg var den typen kull som man fant i gruvene forurenset av bl.a. svovel - og dermed ubrukelig. Så fant man ut at man kunne bruke den samme prosessen som ved trekull - man bygget kullmiler der forurensningen forsvant ut i luften. Rent kull som kunne brukes til den kjemiske reduksjonen av den oksygenholdige malmen til rent jern - som bl.a kunne bli til skinner - ble nå billigere og åpnet for en bane på, nettopp skinner! Dette muliggjorde en bane av tunge vogner trukket av tunge damplokomotiver.

Utviklingen var i gang. Dette spredte seg straks til land som var i ferd med å industrialiseres. Norge fikk sin første bane i 1854 - mellom Christiania og Eidsvold. Den første banen i England var bygget under ledelse av George Stephenson - og det var hans sønn, Robert Stephenson, som overvåket den norske versjonen.

En liten anekdote: Alle som har vært borti russisk språk har merket seg at en stasjon på russisk kalles en vaksal. Den russiske tsar besøkte England i midten av det 19. århundre. I utkanten av London - Vauxhall - ble han vist en jernbanestasjon. Tolken oversatte tsarens spørsmål om hva dette var for noe som et spørsmål om hva stedet het, og svarte Vauxhall. - Dette ble til det russiske ordet for jernbanestasjon: vaksal - et sted med skinner og lokomotiver.

Men tsaren forstod straks hvilken betydning dette kunne ha for hans ekspanderende verdensrike - og med sin despotiske makt hadde han snart fått bygget verdens lengste strekning: - den transsibirske jernbane. Dette forsterket hans makt over de ny erobrede områder i øst. Hele Sibir ble russisk - helt til Vladivostok ved Stillehavet. En ikke mindre despotisk efterfølger - Josef Stalin - fikk bygget dobbeltspor hele veien og elektrifiserte strekningen.

I USA ble det samtidig bygget en transkontinental bane, og fra 1869 var strekningen til Stillehavet fullført. Det var et klart signal om at alt landet nå lå under Washington.

Ideen om en jernbane som et maktmiddel spredte seg fort. Britenes forsøk på å bygge den såkalte Kapp-Kairo banen og derved legge hele Afrika under seg ble aldri realisert - et klart tegn på at britenes ekspansjon nå var avsluttet. I dag bygges det noen få jernbaner i Afrika - ofte finansiert av Kina - gjerne fra en havn til en hovedstad lenger inne i landet.

I den del av verden som kalles den tredje verden i Syd- og Mellomamerika har det vært lite investering i jernbaner. Selv et enormt land som Brasil savner f.eks. en bane mellom store byer som Rio de Janeiro og Sao Paulo - et typisk tegn på et land som er i utvikling men fortsatt har det ene benet i den 3 verden.

I Sentral- og Nord-Europa har det derimot vært en betydelig investering i de siste år. Baner moderniseres og togene blir hurtigere, og dermed en konkurrent til flytrafikken. Samtidig som man er inneforstått med at dette er et gode for miljøet (mindre CO₂-utslipp) er det en utvikling som er velkommen i store deler av befolkningen - en bane er behageligere å benytte enn en stressende flytur med reise til lufthavnen - innsjekking - bagasjeavgivelse etc.

I Norge er dessverre denne utviklingen uhyre treg. Hurtigbaner - selv mellom store byer som Oslo, Bergen og Trondheim ser ut til å være helt det blå. Selv en forbedring av strekningen f.eks. Oslo-Stockholm - som ikke ville kreve store investeringer, lar vente på seg. - Er det Avinor som frykter en ny konkurrent med flytrafikken? Konklusjon: I Norge får vi glede oss over det som likevel blir gjort - som elektrifiseringen av Meråkerbanen, en forbedring av Drammen-Tønsberg etc., og håpe på en større investeringsvilje blant politikerne i den nære fremtid!