Tidsskrift utgitt av For Jernbane
41. årgang - Nr. 4 - 2022

# FORJERNBANE

## Follobanen s. 9

## - 4 timar s. 12
## - Kontingent 2023 s. 8

ISSN 0802-8915

**FORJERNBANE**

NR. 4 -2022

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. Målet er redusert belastning fra transportsektoren på miljø og helse.

**Kontigent:** 2023 kr 300
Kontonr. 1254.20.33523
Abonnement (ikke medlem) et år, fire utgaver: kr 360. Løssalg: kr 100.

**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:** 300
Meninger og opplysninger i artiklene står for forfatternes egen regning.

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

**FORSIDEFOTO:** Forventningsfulle gjester venter på å stige ombord i åpningstoget for Follobanen mandag 12. desember 2022.
**FOTO:** For Jernbane

**FRIST FOR STOFF TIL NESTE UTGAVE: 24. FEBRUAR**

INNHOLD

| | |
|---|---|
| Visst är det lönsamt | 3 |
| Norsk jarnbanes problem | 4 |
| Mjøspendlerne samlet | 5 |
| Statsbudsjettet 2023 | 6 |
| Follobanen | 9 |
| Knutepunktet Drammen | 10 |
| Nye Veier AS bør nedlegges | 11 |
| Litt for enkelt om 4 timar | 12 |
| Green Cargo gir seg i Norge | 13 |
| Drammen - Kobbervikdalen | 14 |
| Rettelse | 15 |
| 5 på toget | 15 |
| Oslo-Stockholm | 16 |

# Leder

Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

## Statsbudsjettet 2023

Budsjettet var i boks med avtalen mellom AP/SP og SV den 29. november. Avtalen betyr at fellesprosjektet Arna-Stanghelle får en bevilgning på 200 millioner kroner, noe regjeringa ikke hadde lagt opp til i sitt opprinnelige forslag. Avtalen innebærer at det i 2023 skal planlegges og forberedes for byggestart i 2024 av om lag 28 kilometer ny dobbeltspora jernbane og fire/tofelts veg, nesten 100 % tunnel. Alle opposisjonspartiene hadde lagt inn 200 mill. til prosjektet i sine alternative budsjettforslag.

Til investeringer ellers på Jernbanedirektoratets budsjett så blir regjeringas forslag stående. Det innebærer at aktiviteten trappes ned med 1,5 mrd. kroner i forhold til i år. For Jernbane beklager dette. Tog på ny bane er vesentlig mer energieffektivt og klimavennlig enn fly- og motorvegtrafikk. jernbane er også et bærende element i EUs Green Deal. Jernbane kan driftes direkte på elektrisitet uten at energien må mellomlagres i batterier eller hydrogen med de ulempene det har. De borgerlige partiene, unntatt Venstre, ville kutte i jernbaneinvesteringene. Rødt, SV og MDG ville også øke investeringene. Disse partiene ville også omprioritere fra motorveg, noe for Jernbane er enig i, men mye av pengene vil partiene overføre til andre sektorer enn samferdsel. Mer enn 90 % av norsk jernbane følger bratte og svingete enkeltspor planlagt og bygd i god tid før 1960. Skal jernbanen kunne ta over transportarbeid fra motorveg og fly, slik disse partiene vil, så må motorveg- og flypengene gå til bygging av ny jernbane og ikke ut til andre samfunnssektorer. Da får folk aldri noe godt alternativ til nettopp motorveg og fly.

SP/AP-regjeringa gikk til valg på å føre en offensiv jernbanepolitikk. I praksis vil de ikke engang føre en defensiv jernbanepolitikk. "Defens" betyr forsvar (av det man har). AP/SP foreslo et vedlikeholdsnivå som innebærer at forfallet på jernbanenettet vil fortsette å vokse i samme takt som under Solbergregjeringa. SV foreslo 200 mill. mer til vedlikehold, men det ga ikke gjennomslag i avtalen. Eneste ekte defensive parti var Rødt som foreslo å stanse veksten i forfallet. Høyre og KRF var dårligst i klassen. De foreslo at forfallet skulle øke med ytterligere 200 mill.

### Follobanen 12.12.2022.

På denne gledens dag skulle også vedlikeholdsetterslepet åpenbare seg i hellig trefoldighet. På radio før jeg dro hjemmefra hørte jeg at det var oppstått en sporvekselfeil på Oslo S som medførte forsinkelser. T-banen til Jernbanetorget gikk som den skulle (der har jo Sporveien kontroll på alt (infrastruktur og tog). Vel framme ved spor 19 og Åpningstoget på Oslo S stod det nå også om signalfeil på infotavlene. Samtidig som de inviterte gjestene venta på avgang til Ski satt rundt 800 av Vy-gruppens og Flytogets kunder fast i Romeriksporten pga. en nedrevet kjøreledning.

## Kontingent 2023

**Vi håper medlemmene vil støtte For Jernbanes virksomhet også i året som kommer. Giro i midten av bladet.**

# Visst är det lönsamt att bygga höghastighetsbanor

**Över hela den tekniskt utvecklade delen av världen byggs nu höghastighetsjärnvägar. Detta för att man finner dem verksamma för ländernas utveckling. Men i Sverige har utvecklingen gått i stå medan de politiska partierna vacklar.**

Ulf Flodin (ulf.flodin@gmail.com)

(Forfatteren har vært aktiv i Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet i over 30 år. Han har også vært regional- og kommunepolitiker for Miljöpartiet, nå virksom i Partiet Vändpunkt. Artikkelen ble første gang publisert i Göteborgs-Posten 16. januar 2020.)

Moderaterna och Kristdemokraterna hävdar att höghastighetsbanorna skulle bli olönsamma enligt Trafikverkets uträkningar och deltar därför inte i regeringens samtal under dagen. Men om man använder sig av en annan prognosmodell framgår tydligt att projektet blir lönsamt.

Enligt prognosmodellen Samvips, konstruerad av KTH (Kungliga tekniska högskolan), kan banorna bli mycket lönsamma. Det framgår av en rapport från Järnvägsgruppen KTH och Bo-Lennart Nelldal från 2019. Denna visar en nettonuvärdeskvot om 0,78, det vill säga man får tillbaka 1,78 gånger pengarna man satsar.

Trafikverkets lönsamhetsberäkningar, baserat på prognosmodellen Sampers, visar däremot årliga förluster. Det beror på att enligt Trafikverkets prognoser skulle höghastighetsjärnväg i sig öka tågresandet med enbart cirka 14 procent i de aktuella relationerna. Detta kan jämföras med erfarenheterna från flera EU-länder, där ökningen varit över hundra procent. En tydlig indikation på hur stor lönsamheten kan bli får man genom att studera höghastighetsbanor i exempelvis Spanien, där sträckan Madrid-Sevilla fyra år efter trafikstart hade ett fyrdubblat resande.

## Skruva upp byggtakten

En annan invändning mot höghastighetsbanor är att de blir klara alldeles för sent med tanke på klimatförändringarna. Om man jämför byggtakten i Sverige med andra länder blir det tydligt att den är betydligt högre utomlands. I Baltikum bygger man till exempel Rail Baltica mellan Tallinn och Warszawa. Där konstruerar man 87 mil på sex år för mindre än en miljard kronor per mil – vilket kan jämföras med Ostlänken (Stockholm)-Järna-Linköping) som beräknas kosta 3,5 miljarder kronor per mil med en byggnadstakt om en mil per år. Med effektivare byggorganisation än Trafikverkets kan vi bygga snabbare även i Sverige.

Vissa debattörer hänvisar till de experter som bedömt banorna som olönsamma. Men dessa utpekade experter har utgått från Trafikverkets prognoser, som ju strider mot de facit som finns i form av redan befintliga(eksisterende) banors resandeutveckling. De utpekade experterna är inte experter på trafikprognoser. Därför går de vilse(vill) i sina samhällsekonomiska beräkningar.

Det är förvisso(i sannhet) stora investeringsbelopp som krävs för utbyggnad av nya snabba banor. Men eftersom dessa förhoppningsvis kan fungera under minst 100 år blir ju den årliga kostnaden ändå beskedlig.

Det är inte en slump att det byggs så mycket höghastighetsjärnvägar världen över. 78 länder är redan där. Nu är det Sveriges tur att starta byggprocessen efter alla år av utredande.

## Redaksjonen:

På trafikverket.se - våra projekt - nya stambanor mellan Stockholm, Göteborg och Malmö, kan du lese om utbygging av høgfartsbane (250-320 km/t) i Sverige.

**Europakorridoren, Sverigeförhandlingen**

# Norsk jarnbanes – og Nord-Norge-banens problem

**Hovudproblemet ved norsk jarnbanepolitikk er underkommunisert. Det vert ikkje investert der potensialet er, i utviklinga av eit nasjonalt høgfartsnett for flymarknaden, langdistanse biltrafikk og godstog som i dag møter veggen på bratte, svingete enkeltspor.**

Per Kvernmark (p-kver@online.no). Innlegget har stått som kronikk i Dagsavisen under tittelen «Nord-Norge-banens problem» (på nettet 21. mai, i papirutgåva 23. mai).

**Enkeltspor og små krappe kurver er standard for norske baner utanfor det sentrale Austlandet. Med slike tilstandar Hamar–Fauske vil togreisa Oslo–Tromsø ta snaut tjue timar. Merk at toget køyrer i fleire kurver samstundes. Foto like sør for Dombås av Rune Fossum ca. 2003-2004.**

Fleire norske flysamband er på nivå med Europas mest trafikkerte. I 2019 hadde Oslo–Stavanger/Haugesund/Bergen og Stavanger–Bergen samla 4,7 mill. reisande, Oslo–Trondheim 2,1 mill.

Eit tilsvarande lyntognett (Vestlandsbana via Haukeli og Dovresambandet via Hamar) vart i 2008 utgreidd av Deutsche Bahn International (DBI), på oppdrag frå Norsk Bane. Det er planlagt for både person- og godstog, og det vart rekna 76 prosent overførd flytrafikk av den som kan ventast utan nye raske baner. Då vert årlege resultat etter tre driftsår 8,0 mrd. person-km, 7,9 mrd. tonn-km gods (2,15 og 3,75 gongar meir enn alt innanlandsk transportarbeid med tog i 2019) og 1,4 mill. tonn mindre CO2. I fylgje Norsk Bane 2022 kan dessutan eit nasjonalt høgfartsnett som inkluderer Nord-Norge-banen, redusera elkraftbehovet med ca. 10 TWh årleg.

Norsk jarnbanepolitikk har ei tung slagside mot sentrale strok og eit uklårt nasjonalt perspektiv. Fjerntog i 70 km/t på utdaterte baner kan om få tiår vera utkonkurrerte av firefelts motorveg for 90–110 km/t frå Stavanger til Steinkjer. Intercity-prosjekt som skulle bli starten på eit høgfartsnett, startar og ender i flaskehalsar. IC skal Ifylgje konseptanalysen 2012 auka transportarbeidet for tog med 400–440 mill. person-km og redusera CO2-utsleppa med 45 000 tonn årleg, nokre små prosent av det moglege med eit nasjonalt høgfartsnett. Resultata står ikkje i forhold til skyhøge kostnader og låg framdrift. Det skuldast m.a. oppstykka og lite framsynt planlegging (Moss, Fredrikstad, Tønsberg).

Follobanen (med sporsystema ved Oslo S og Ski) og prosjektet i Moss er blitt fire–fem gongar dyrare per km enn europeiske høgfartsprosjekt med halvparten som bru og tunnel. Tilrettelegginga for høgfartsbane mot Sverige og Danmark er tatt ut av Follobane-prosjektet.

Den viktige fullføringa fram til Lillehammer er lagt på is. Etter ti år er intercity langt frå målet. Ifylgje Jernbanedirektoratet (JDIR) er nytte-/kostnadstalet (N/K) per budsjettkrone for bundne prosjekt på Austlandet 0,074 (november 2020).

## Slagsida i jarnbanepolitikken er ikkje minst Nord-Norge-banens problem.

Bana er kopla til ei utdatert Dovre- og Nordlandsbane og planlagd for 200 km/t og enkeltspor – basis i det oppdaterte grunnlaget frå 1992. Gods på enkeltspor og mest intern persontrafikk på 370 + 81,5 km ny bane gjennom ein tynt busett landsdel, inneber i beste fall N/K = 0,224 (hovudrapporten side 34). Vesentleg betre økonomi krev stor langvegs persontrafikk spesielt frå flymarknaden og større godskapasitet – m.a.o. moderne bane med dobbeltspor heilt frå Austlandet. Dette har ikkje vore tema for JDIR. Ei persontogreise Oslo–Tromsø vil ta rundt 20 timar, godsfrakt 26–28 timar. Ifylgje JDIR vil mykje gods frå Troms og nordre Nordland mot kontinentet framleis gå omvegen om Sverige.

Om målet er kortare reisetid, større marknad og inntekter, ligg ikkje den store kostnadsauken i dobbeltspor og spranget frå 200 til 300 km/t. Men dobbelt¬spor som eit andre byggjetrinn vert, utan tilrettelegging frå start, svært dyrt.

I Nord-Noreg kjem lange bruspenn og tunnelar på toppen av basis-investeringar for ein kvar moderne banekorridor – moderat eller høgt fartsnivå, dobbeltspor eller ikkje.

Dimensjoneringskrava til bruer aukar kraftig ved store spennvidder. Spenn på 800 m krev ei breidde på 20–25 m, spenn på 1500 m minst 40–50 m. Her er god økonomi i kombinert veg- og jarnbanebru og lite å spara med enkeltspor. Samla tverrsnitt for dobbeltspora tunnel over 1000 m med rømingsveg vert ca. 1,5 gongar større enn for enkeltspor; kostnadsauka vert altså moderat.

Norsk Bane undersøkte i 2020 trafikkpotensialet for Nord-Norgebanen som del av eit høgfartskonsept Oslo–Tromsø (dobbeltspor, 270–300 km/t Oslo–Trondheim, rundt 300 vidare). Spesielt Nord-Noreg, med store avstandar generelt og mellom aktuelle stasjonar, vil ha nytte av eit høgt fartsnivå. Om lag 4,7 mill. flypassasjerar er relevante for tog, til/frå og i Nord-Noreg. Oslo–Tromsø (togreisetid 6 t 30 min) og Oslo–Bodø (5 t 10 min) vil samla bidra med godt over halvparten av det overførte transportarbeidet frå fly og til store inntekter, sjølv om «berre» 25 og 35 prosent ut frå internasjonal erfaring vel toget. Analysen, som òg gjeld langdistanse biltrafikk, tyder på minst ti gongar så høge passasjertal og tjue gongar så mange person-km. som prognosen frå JDIR 2019. Frakttida for gods vert 13–14 timar, fraktkapasiteten fleire gongar høgare.

Ei moderne Nordlandsbane var gjenstand for ein NSB-studie i 1992. Konklusjonen var at berre 174 av 674 km bane Trondheim–Fauske kunne utnyttast. Skjerpte krav anno 2022 tilseier ny bane heile vegen. Nokre kryssingsspor og full elektrifisering av den svingete og stadvis bratte bana kan bli feilinvesteringar, noko som krev nytenking om trinnvis utvikling. Det kan innebera heilt nye dobbeltsporparsellar, lengre enn 30–40 km om reisetida skal ned på kort sikt, aktuelle der bana gjer store omvegar, er bratt (t.d. Saltfjellet) eller har svært dårleg kurvatur. Dei vil tena som lange kryssingsspor for godstog og ladestrekningar for batteritog før heile bana er utbygd for høgfart.

Det fyrste offentlege dokument om lyntog i Noreg «Høyhastighetstog i Norge – en nær visjon?» vart presentert i mai 1990. Det er på høg tid å etterleva tittelen og ta att dei trettito forsømte åra, om ikkje norsk jarnbane skal forvitra til ei mellomdistanse T-bane for Austlandet. Det inneber m.a. å realisera høgfartsbane Oslo–Trondheim (jf. NTP 2022–2033 side 227) og vidare nordover – ikkje uvesentleg for det grøne skiftet – og for å oppnå fullt gjennomslag for banekorridoren fram til Tromsø og kanskje vidare.

# Mjøspendlerne samlet seg før OL på Lillehammer

**Rundt 1990 var det stort sett lok og vogner som var materiellet i pendleravgangene. Stor var overgangen til nytt intercitymateriell før OL på Lillehammer.**

Asbjørn Hovstø (hovsto@hotmail.com)

Mjøsen Pendlerforening ble en aktiv partner med NSB om nye rutetabeller og komfort om bord. En vogn reservert for pendlerne og stillevogn var det første resultat. Etter det har resultatene vært mange; nye stasjoner i Stange, Tangen og Moelv, nattogstopp på Brumunddal, kombinert månedskort tog/buss, tidlig ankomst Gardermoen, seint kveldstog fra Gardermoen som resulterte i forlengelse av Skienstoget på Eidsvoll og en ny grytidlig avgang fra Lillehammer.

Stange stasjon. Foto: Patrick Eriksen

På ønskelista står fortsatt seint kveldstog fra Lillehammer, togstopp på Storhove, halvtimesfrekvens i pendlerperioden, raskere tog med nytt dobbeltspor, forbedre internpendling øst-vest på Innlandet.

Foreningen startet med 3 møter årlig med NSB og Jernbaneverket, noe som er redusert ved overgangen til VY og Bane NOR. Foreningen var også aktiv part under KVU Dovrebanen og Gjøvikbanen.

Stange stasjon. Foto: Patrick Eriksen

## Fakta

1993 – Interimstyre med talspersoner fra stasjonene Tangen, Stange, Hamar, Brumunddal, Moelv, Lillehammer; senere også Løten og Gjøvik

1994 – Generalforsamling 8.mars og valg av leder Anne Marie Pettersen, Brumunddal

2004 – Årsmøte velger ny leder Magnar Bækken, Hamar

2014 – Årsmøtet velger ny leder Jan Riddervold, Lillehammer
2019 – Årsmøtet velger ny leder Asbjørn Hovstø, Moelv

2020 – Moelv Pendlerlosje ble innfusjonert i Mjøsen Pendlerforeningen, som i dag har rundt 100 medlemmer. «Fant sosialt fellesskap langs sporet» heter det i artikkel Trønder-Avisa etter besøk av Trønderbanen pendlerforening.

# Statsbudsjettet 2023

**For Jernbane ble invitert av MDG til offentliggjøringa av deres alternative statsbudsjett. Fotografen fikk denne glade gjengen til å rope TOG! Fra venstre: stortingsrep. Lan Marie Berg, partileder Arild Hermstad og nestleder Ingrid Liland.**

**AP/SP-regjeringa foreslo kutt både i Vegvesenets og Jernbanens bevilgninger. Nye Veier derimot, skulle få sine indeksregulerte årlige 5 mrd. 2016-kroner. Det utgjør 6,1 mrd. for 2023.**

Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

## Regjeringas forslag

Regjeringa forventer også betydelig mer bompenger i 2023. I alt ville regjeringa bygge ny riks(europa)veg for 26,76 mrd., opp 700 mill. fra i år. Ny jernbane ville regjeringa bygge for 17,5 mrd., ned 1,5 mrd. For Jernbane mener at 2022-nivået på planlegging og investeringer på norsk jernbane bør videreføres i 2023, som et minimum.

For Jernbane har etterlyst en helhetlig plan for utbygging av jernbanenettet i Norge. Det er i overført flytrafikk og langdistanse (laste)biltrafikk vi ser potensialet for inntekter og energi- og klimagevinster.

For Jernbane er kritisk til modellen med bompenger og Nye Veier AS. Det fører til ensidig utbygging av parallell europa/riksveg uten tilsvarende utbygging av jernbanen. Norge har en lav andel transportarbeid på jernbane, og ligger betydelig under snittet i EU og våre naboland. Vi mener det gjør vår transportsektor mer sårbar. Norge bør minst komme opp på europeisk snitt innen 2030, og bør følge EUs jernbaneambisjoner om å doble høgfartstrafikken innen 2030, triple innen 2050, og doble gods med tog. Energieffektivitet er viktig i ei tid med knapphet og når "alt" skal elektrifiseres. Skinnegående transport er mer energieffektivt enn luftfart og motorveg.

For Jernbane støtter regjeringas forslag om å løse opp Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16. Prosjektet er uten klimagevinster i sin levetid, bygger ned Norges mest produktive matjord og et internasjonalt verna våtmarksområde. Grunnforholdene er krevende og kostnadssprekk ikke usannsynlig. Etter For Jernbanes syn bygger prosjektet heller ikke opp om nettverksstruktur eller framtidsretta høgfartsbane i Norge. For Jernbane har lenge pekt på en løsning med felles dobbeltspor med Gjøvikbanen via Jevnaker og Nittedal. For E16 bør det utredes en bussvennlig oppgradering i hovedsak i dagens trasé.

Vedlikeholdsetterslepet på jernbanenettet er beregna å øke med 1,2 mrd. i 2023. For Jernbane er sterkt kritisk til at Ap/Sp-regjeringa vil la problemet fortsette å vokse i samme takt

som forrige regjering. Utdatert og sliten infrastruktur er sikker oppskrift på innstillinger og forsinkelser. På riksveg derimot vil regjeringa hente inn etterslep på 400 mill.
Regjeringa foreslår et tilskudd til Avinor som skal gå til ny flyplass i Mo i Rana og Bodø, så helt brukerfinansiert er ikke Avinor. For å opprettholde kravet til egenkapital skal Avinor også slippe å betale utbytte av overskuddet. For øvrig foreslår regjeringa at Avinor betaler avdrag på lån fra staten på 444 mill. samt renter på 8,5 mill. For Jernbane spør om ikke også norsk jernbane kunne vært bygd mer offensivt ut med statlige lån?

Støreregjeringa vil avvikle infrastrukturfondet som ble innført under Solbergregjeringa. For Jernbane er kritisk til dette, da fondets eksistens er med å tydeliggjør samferdselsbehovene. For Jernbane foreslår å investere fondet i ny konkurransedyktig jernbane.

Regjeringa vil gjennomgå elbilfordelene. For Jernbane støtter dette da det ser ut til at elbilpolitikken medfører en lavere kollektivandel. Regjeringa vil også gjennomgå vegnormalene. Normalene sier noe om hva slags vegstandard som skal planlegges og bygges ved en gitt trafikkmengde. Bl.a. antyder regjeringa en høyere terskel for når det skal være 4-feltsveg, og mer gjenbruk av eksisterende vegtraséer. For Jernbane støtter også dette. Parallell europa/riksveg konkurrerer med jernbanen om både trafikken og bevilgningene.

## Alternative budsjetter:

### SV

SV vil kutte motorvegbygging med 3,75 mrd., og øke til rene jernbaneprosjekter med 750 mill. Til fellesprosjektene Vossebanen/E16 Arna-Stanghelle og Ringeriksbanen/E16 (FRE16) vil SV sette av til sammen 450 mill. Det er forunderlig at miljøpartiet SV ikke har foreslått å utrede alternativer til den klima- og miljøfiendtlige traséen til FRE16. Skuffende nok prioriterer SV like stor økning i vedlikeholdet av både jernbane og riksveg, enda det står klart dårligere til med jernbanen. SV prioriterer videre 275 mill. til billigere kollektivbilletter samt 500 mill. over Kommunaldepartementets budsjett, og 901 mill. mer til kollektivtrafikken i byområdene. Netto vil SV overføre 925 mill. fra samferdsel til andre sektorer.

### MDG

MDG foreslår et par store grep med å innføre et nasjonalt månedskort til 500 kr for tog og buss, det ville koste statsbudsjettet 3,1 mrd., og en flyseteavgift på 500 kr på de tunge innenlandsrutene og til Europa samt 800 kr til verden for øvrig. Det ville gitt 13,1 mrd. i inntekter. Halvparten av disse foreslås ført tilbake til alle innbyggere i Norge. Spørsmålet er om norsk jernbane ville vært i stand til å ta imot den ønskede og forventede etterspørselsveksten, og om det ble plass til godset? Som et minimum burde MDG begynt å ta igjen noe av vedlikeholdsetterslepet på jernbanenettet. Der når partiet ikke helt fram. Med sitt forslag på 1 mrd. ekstra til vedlikehold vil forfallet fortsatt øke med 200 mill. i 2023. På den annen side har MDG foreslått 200 mill. ekstra til riksvegvedlikehold. Det slår kanskje inn litt åpne dører, for regjeringa har alt foreslått et vedlikeholdsnivå på riksveg som reduserer etterslepet med 400 mill. i 2023.

MDG har foreslått 207 mill. til planlegging og investeringer, bl.a. fastholder MDG forslaget om å utrede en alternativ Ringeriksbane om Jevnaker og Nittedal. Videre omprioriterer MDG 700 mill. fra riksveginvesteringer fra Vegvesenet og 5,1 mrd. fra Nye Veier. Innafor redusert ramme vil partiet prioritere fellesprosjektet Arna-Stanghelle med unntak for motorvegdelen Arna-Trengereid. I alt vil MDG overføre 2,94 mrd. fra samferdsel til andre sektorer.
For Jernbane mener at skal norsk jernbane kunne følge opp MDGs ambisjoner, så må mer av omprioriterte midler og miljøavgifter pløyes tilbake til å bygge et moderne, konkurransedyktig jernbanenett.

### Venstre

Venstre vil omprioritere 1,5 mrd. fra motorveg. Å utvikle jernbanens infrastruktur har likevel ikke høyeste prioritet. Til økt vedlikehold setter partiet av 250 mill. og 200 mill. til fellesprosjektet Arna-Stanghelle. Partiet vil beholde Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 hos Nye Veier. Venstre har langt større omsorg for Avinor. Partiet vil sette av 1 mrd. for å kompensere for bortfall av Tax-free ordningen. På den annen side vil partiet øke flypassasjeravgiften; lav sats til 100 kr og høy sats til 300 kr. Kollektivselskap foreslås 300 mill. i økt kompensasjon, men for noen togselskap forsvinner det kanskje i og med at Venstre regner med 85 mill. i lavere tilskudd ved å konkurranseutsette trafikkpakke 4. Venstre vil øke samferdsel med i alt 1,28 mrd.

### Rødt

Endelig et parti som vil stanse veksten i vedlikeholdsetterslepet på jernbanen! I alt vil Rødt bevilge 1,67 mrd. mer til jernbanevedlikhold, -planlegging og -investeringer enn regjeringa. Partiet vil doble tilskuddet til gods på bane, herunder at infrastrukturavgiften for godstog ikke skal øke, og vil øke persontog på Bergensbanen fra 4 til 6 daglige avganger. Rødt vil også omarbeide planene for Ringeriksbanen/E16 for å ivareta natur og miljø. Rødt vil i sum sette av 2,76 mrd. til lavere billettpriser og tilskudd til kollektivselskapene. Videre vil Rødt sette av 382 mill. mer til store lokale kollektivprosjekter og byvekstavtaler for mellomstore byer. Partiet vil legge ned Nye Veier AS, og kan dermed omdisponere vel 6 mrd. kr. For Jernbane vil ikke savne selskapet i sin nåværende form. I sum kutter Rødt litt i samferdsel med 124 mill.

### Høyre

Partiet foreslår å kutte netto 363 mill. i bevilgningene til jernbanesektoren i 2023. Da er det hensyntatt at 200 mill. av Høyres veipakke foreslås til fellesprosjektet Arna-Stanghelle. Kuttet betyr bl.a. at Høyre vil la forfallet på jernbanenettet øke med 1,4 mrd. neste år. Investeringer og utredninger utenom Arna-Stanghelle foreslås også kutta med 110 mill. I tillegg vil Høyre ta 2,15 mrd. fra Bane NOR i form av tilbakebetaling av driftskreditt som ennå ikke er brukt og økt utbytte og salg fra eiendomsvirksomheten. På den måten har Høyre langt på vei finansiert økte veginvesteringer (minus banedelen av fellesprosjektet Arna-Stanghelle) med ca. 534 mill. og reduserte avgifter på privatbil med 2,6 mrd. Merkelig nok foreslår Høyre også å kutte i vedlikehold av riksvei. Som Venstre, vil partiet beholde Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 hos Nye Veier. I sum kutter også Høyre litt i samferdsel med 136 mill.

Som et pro EU-parti er det merkelig at ikke Høyre foreslår en politikk mer i tråd med EUs Green Deal. Herunder savner For Jernbane Solbergregjeringas ambisjon fra Nasjonal transportplan 2022-2033, se s. 227 første avsnitt, om å utrede høyhastighet Oslo-Trondheim.

## FRP

Partiet foreslår å kutte 348 mill. fra Jernbanedirektoratets poster. Om vi korrigerer for at FRP foreslår 200 mill. til Arna-Stanghelle, som er et 48/52-prosent bane/vegprosjekt, så skulle det bety netto jernbanekutt på 252 mill. Innafor den reduserte jernbanepotten vil FRP at 100 mill. skal gå til planlegging av Vestfoldbanen Stokke-Sandefjord og 100 mill. til ytre intercity ellers. FRP vil beholde Ringeriksbanen/E16 hos Nye Veier. Partiet foreslår å bruke av infrastrukturfondet (100 mrd) til å slette all bompengegjeld (60,9 mrd). I alt vil FRP bevilge 2,86 mrd. mer til samferdsel enn regjeringa.

## KRF

Partiet foreslår å kutte 200 mill. i vedlikeholdet av jernbanenettet. Dermed er de dårligst i klassen sammen med Høyre. KRF vil også kutte 100 mill. i jernbaneinvesteringene, men prioriterer fellesprosjektet Arna-Stanghelle med 200 mill. Netto betyr det et kutt på 204 mill. i jernbanen i forhold til regjeringas forslag.

KRF vil også kutte vedlikehold av riksveg med 300 mill. Derimot foreslår partiet 100 mill. ekstra til Nye Veier AS, kanskje til E39 på sørvestlandet? Imidlertid er verken den eller Sørlandsbanen Kristiansand-Drangsdalen-Stavanger omtalt i KRFs forslag. I alt foreslår partiet å omprioritere nær 2 mrd. fra samferdsel til andre sektorer.

## Budsjettavtalen mellom AP/SP og SV

SV fikk gjennomslag for å videreføre fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 (FRE16). Prosjektets økonomiske bærekraft og gjennomføring skal vurderes i ny transportplan. Samtidig skal det også kuttes 900 mill. i budsjettet til Nye Veier som har FRE16. Fellesprosjektet i vest, Arna-Stanghelle, får 200 mill. til videre planlegging og forberedelse til anleggsstart i 2024. Forliket kutter også 50 mill. i ennå ikke brukte midler til kollektivtransport i byområder. Det betyr at samferdsel i alt finansierer andre sektorer med 750 mill.

For Jernbane beklager at ikke FRE16 ble oppløst. Vi frykter det forsinker å kunne finne alternative løsninger som også er bra for økologien og for helheten i jernbanenettverket. For Jernbane håper videre at regjeringa er såpass framsynt i 2023 at den vil legge Arna-Stanghelle til rette for påkopling for en framtidig Haukelibane. For Jernbane støtter kuttet til Nye Veier, men mener at hele beløpet burde gått til å bygge ut mer konkurransedyktig jernbane. Det hadde vel heller ikke vært noe problem å finne et kollektivprosjekt i byområdene som kunne nyttiggjort seg de hittil ubrukte 50 millionene?

| Statsbudsjett 2023 i mill. kr. | 2022 | AP, SP: 2023 | For Jernbane | SV | MDG | Venstre | Rødt | FRP | Høyre | KRF | Forliket |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Jernbanedirektoratet: | | | | | | | | | | | |
| Administrasjon | 375 | 367 | | | 5 | | | -22 | -7 | | |
| Utredninger | 147 | 136 | | | 20 | | 30 | | -10 | | |
| Tilskudd Persontog | 4181 | 5207 | | | 45 | -82 | 52 | | -50 | | |
| Drift Og Vedlikehold | 7593 | 7839 | 1200 | 200 | 1000 | 250 | 1200 | | -300 | -200 | |
| Planlegging Og Investeringer | 19076 | 17533 | 1543 | 1050 | 207 | | 440 | -326 | -100 | -100 | |
| Tilskudd Godstog | 92 | 95 | | 30 | 50 | | 93 | | | | |
| Kulturminner | 24 | 25 | | | 30 | 1 | 65 | | | | |
| **Tilskudd Til Kollektiv-Selskap/Lavere Priser** | | | | 775 | 3100 | 300 | 2760 | | | | |
| **Transport I Byområder** | 5240 | 5508 | | 901 | 1528 | 1357 | 382 | -130 | 20 | | -50 |
| Tilskudd Til Avinor | 250 | 1660 | | -200 | -1660 | 1000 | -1103 | | | | |
| Statens Vegvesen: | | | | | | | | | | | |
| Riksveg, Investeringer | 12732 | 10155 | | -450 | -700 | -500 | 600 | 550 | 430 | | |
| Fellesprosjektet Arna-Stanghelle | | | | 200 | ja | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 |
| Riksveg, Drift Og Vedlikehold | 8321 | 9361 | | 200 | 200 | | | 1000 | -255 | -300 | |
| **Nye Veier** | 5936 | 6103 | -2743 | -3052 | -5103 | -1000 | -6103 | 1000 | | 100 | -900 |
| **Sum Bompenger, Riksveg:** | 7400 | 10500 | | | | | | | | | |

# Follobanen

Gjestene fra åpningstoget på nye Ski stasjon. På vei ned trappa til arrangementet på Odeon kino. Foto: For Jernbane

**Follobanen ble satt i ordinær trafikk søndag 11. desember 2022. Dagen etter ble det arrangert en høytidelig åpnings-seremoni. For Jernbane var også invitert. Åpningstoget gikk fra Oslo S kl. 9.30, med retur fra Ski 12.30.**

Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

## Ruteendringer

For øvrig blir rutetilbudet på Østfold- og Follobanen fram til 25. juni som følger:

R21 Oslo S-Moss, tidligere L21 Stabekk-Moss. Kjører hver halve time hele uka og bruker 42 min.

L2 Stabekk-Ski kjører 15 min. rute på hverdager, bruker 51 min. via gamle Østfoldbanen. Annenhver avgang kjøres fra Lysaker. I tillegg kommer rushtidstog Oslo-Kolbotn. I helgene kjøres 30 min. rute.

R22 Oslo S-Mysen-(Rakkestad), tidligere L22 Skøyen-Mysen-(Rakkestad). Det blir timestog hele uka og halvtime i rush. Rakkestad kan glede seg over 13 avganger på hverdagene mot tidligere 3. Som før får Rakkestad ingen tog i helgene.
RE20 Oslo-Halden-(Gøteborg), tidligere R20. Via Follobanen går reisa fra Oslo til Fredrikstad på drøye timen, drøye 1:30 til Halden og drøye 3:30 til Gøteborg. I helgene kan man også glede seg over timestog hele driftsdøgnet.

Så innføres ei ny linje R23 Oslo S-Ski, slik at det sammen med de andre linjene kan tilbys en jevn frekvens av raske tog via Follobanen.

## Follobanen og Blixtunnelen

Follobanen strekker seg over 22 km, hvorav 19,5 km i tunnel. I alt er det bygd 64 km nye spor. Tunnelen har fått navnet Blixtunnelen etter arkitekten og ingeniøren Peter Andreas Blix (1831-1901). Han tegna mange av stasjonene på Østfoldbanen og leda de arkeologiske utgravningene i gamle Oslo da Østfoldbanen (den gang Smaalensbanen) ble bygd. Som del av Follobaneprosjektet er også Østfoldbanens spor mellom Bekkelaget og Oslo S lagt om. Disse blir ikke tatt i bruk før i 2023. Ski st. er helt ny og bygd ut fra tre til seks spor til plattform.

## 4 spor

Med Follobanen etableres det fire spor på den tredje innerstrekningen rundt Oslo. Den første var mot øst/nord med Romeriksporten i 1999. Den andre var mot vest/sør med Askerbanen i 2005/2011. Til denne korridoren hører også utvidelsen av Skøyen og Nationaltheatret stasjoner med fire spor til plattform i 1998/99. Denne korridoren er strengt tatt ikke fullført, da Oslotunnelen fortsatt bare har to spor. Dette skal utredes og har nå fått navnet Rikstunnelen.

## Plan og bygg

(alle beløp i teksten er oppgitt i løpende kroner, altså ikke justert for prisstigning) Follobanen er et komplekst system som det har tatt tid å planlegge og bygge. Norsk jernbaneplan 1998-2007, som ble lagt fram i 1996, pekte på behovet for å bygge nye dobbeltsporparseller mellom Skøyen og Asker, og Oslo og Ski. Prisen på en utbygging Oslo-Ski ble anslått til 4 mrd. Man vurderte etappene Oslo-Rosenholm og Rosenholm-Ski. I Nasjonal Transportplan (NTP) 2002-2011 var nytt dobbeltspor Oslo-Ski ført opp som høyeste prioritering på Østfoldbanen, og det var satt av 3,45 mrd. I NTP 2006-2015 var nytt dobbeltspor Kolbotn-Ski (12 km) prioritert for anleggsstart i perioden 2006-2009. Oslo S - Kolbotn (8 km) var foreslått som 2. etappe. I februar 2005 vurderte man fortsatt hvor langt inn mot Oslo S det var nødvendig å bygge nytt dobbeltspor.

I NTP 2011-2019 var kostnaden for Follobanen anslått til snaue 12 mrd. basert på en trasé utenom Kolbotn. I statsbudsjettet for 2010 ble det bevilga 50 mill. til anbudsarbeid og forberedelser på Ski st, og 80 mill. til planlegging av Follobanen. Av spørsmål som skulle avklares var hastighet (inntil 250 km/t) og ett felles eller to separate tunnelløp. Man så da for seg anleggsstart tidligst i 2013 med fullføring i 2018.
Sommeren 2014 fyrte samferdselsminister Kjetil Solvik Olsen (FRP) av den første dynamittsalven på tunnelanlegget ved

riggområdet Åsland sør i Oslo. Ekstern kvalitetssikring (KS2) hadde nå fastsatt kostnadsramma til snaue 27 mrd. Planen var åpning i desember 2021. Drivingen med tunnellboremaskiner starta i 3. kvartal 2016 og ble fullført februar 2019. Denne delen av arbeidene hadde en kontraktssum på ca. 9 mrd. Prosjektet hadde inngått tre kontrakter med betydelige utbetalinger i Euro, noe som førte til økte kostnader ettersom krona svekka seg.

**Odeon kino, Ski. Tormod Ugelstad, kommmunikajonsmedarbeider i Bane NOR, hyller anleggsarbeiderne før og nå. Foto: For Jernbane**

Konkurransen om kontrakten for «Innføring til Oslo S» ble avlyst i mars 2015, fordi Jernbaneverket kun mottok ett tilbud (Skanska) som de mente var for dyrt. De valgte da å dele opp prosjektet. Italienske Condotte vant en av kontraktene. Men det oppstod strid om en tilstøtende kontrakt hvor både Condotte og Skanska hadde lagt inn bud, og hvor Condotte ble valgt. Skanska mente Condotte tok fordel av en billigere løsning de kunne tilby fordi de alt hadde den tilstøtende kontrakten. Skanska fikk medhold i både Tingretten og lagmannsretten, og Jernbaneverket ble dømt til å betale erstatning. I 2018 gikk Condotte konkurs. Det førte til forsinkelser og prisøkning. I tillegg ble det avdekket vesentlig dårligere grunnforhold enn først antatt. Dette førte til at kostnadsramma i 2019 ble satt opp til 30,9 mrd. og at fullføring ble forsinka med et år. I 2020 ble kostnadsramma satt til snaue 36,6 mrd. Samferdselsdepartementet satt også i gang en evaluering av prosjektet. Fortsatt jobbes det med Follobanens sporforbindelse til Oslotunnelen. I følge Vy-tog vil denne bli tatt i bruk i desember 2023.

## For Jernbane

For Jernbane har også vært engasjert i prosessen. Vi argumenterte for at nytt dobbeltspor Oslo-Ski måtte bli høyeste prioriterte prosjekt på Østfoldbanen, foran dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad og foran å legge Mosseveien i tunnel som da også ble diskutert, og at dobbeltsporet burde bygges uten stasjoner underveis for å oppnå maksimal reisetidsforkortelse. Gamle Østfoldbanen ville sørge for lokaltrafikken mellom Ski og Oslo. Vi deltok både på åpent møte på Kolbotn og møte med daværende ordfører Sylvi Graham og Jernbaneverket på Oppegård rådhus.

Nå var det nok ikke primært fordi For Jernbane mente dette at det ble slik. Det var nok flere som så det var fornuftig, og ikke minst sparte det kostnader å ikke dele opp prosjektet og ikke bygge en underjordisk stasjon på Kolbotn. Underveis i prosessen ble det også gjort en justering i planene som For Jernbane er lite begeistra for. Kurvaturen til Follobanen er slik at den litt nord for Ski (Langhus) dreier slakt inn mot stasjonen. Akkurat i denne overgangskurven var det planlagt å sprenge ut begynnelsen på en Europabane videre mot sør utenom stasjonen. Skal dette realiseres i ettertid betyr det en langvarig stengning av Follobanen.

Kilder: Vy-tog, Bane NOR, Nasjonal transportplan, Statsbudsjettet, NRK, E24, Bygg.no og For Jernbane.

# En videre utvikling av knutepunktet Drammen

**Det er nå 150 år siden Drammen fikk jernbaneforbindelse med hovedstaden, og arbeidene med forbedringen av linjen sørover mot Tønsberg går nå mot slutten. Det er tid for å vurdere neste skritt for utvikling av knutepunktet Drammen med dagens behov og de mulighetene som foreligger.**

Jens Hansen

Her kommer løsningen med utnyttelse av den gamle - snart tomme trassen inn. Det er selvfølgelig naturlig at den nordligste delen, dvs. den delen som ligger nærmest sentrum, blir utnyttet som en praktisk og nyttig gang- og sykkelvei. Men hva med trassen på den andre siden av tunnelen?

Den bør kunne utnyttes - og til noe svært påkrevet for Drammen stasjon: som en forbikjørings/omkjøringslinje. Det må bli en avkjøring litt før den nye tunnelinngangen, så følger den enkeltsporet langs den gamle linjen, derfra bygges en viadukt over mot Holmen og med forbindelse til hovedsporet mellom Brakerøya og Lier.

## Hvorfor?

Allerede i dag er det behov for hurtigtog sydfra i morgenrushet å kunne kjøre forbi Drammen uten stopp. Da trenger ikke gjennomkjøringstogene å ta opp kapasitet gjennom stasjonen. Dette kan bli mer aktuelt når Sørlandsbanen (forhåpentlig snart) ledes Porsgrunn – Kragerø – Sørlandsbanen. Med en avkjøring ned til godsterminalen på Holmen vil dette bety en stor forbedring for godstrafikken – enda mer når godstogene syd- og vestfra ledes over forbindelsen Sørlandsbanen – Vestfoldbanen. Så vil heller ikke godstogene ta opp kapasitet på den stadig travlere Drammen stasjon.

En slik viadukt behøver ikke bli svært dyr – prefabrikkerte stålelementer kan heises på plass og monteres temmelig enkelt.

Det er å håpe at denne muligheten blir utnyttet når den ennå foreligger – før gamletrassen blir utradert eller brukt til noe unyttig.

# Nye Veier AS bør nedlegges

**Fra bygging av ny E18 i Vestfold nær Lågen. Det gikk med en god del matjord. Nytt dobbeltspor over Lågen er fortsatt langt fram i tid. Foto: Kjell Erik Onsrud.**

## Uttalelse fra Trafikkaksjonen om organisering av veisektoren

Daglig leder Pål Jensen (paalhjensen@gmail.com)

Det statlige selskapet Nye Veier AS ble opprettet i 2016 for å forsere utbyggingen av motorveier med høy fartsgrense. Det gikk inn for å heve fartsgrensen på motorveier til opptil 130 km/t, og det ble opprettet under en samferdselsminister fra et parti som ønsket det samme. Siden har vi fått ny kunnskap om hvordan slike veier bidrar til bl.a. klimaendringer, naturødeleggelser, svevestøv,

mikroplast og støy. Dette har gjort at stadig flere, faktisk folk flest, ønsker en annen samferdselspolitikk enn den Nye Veier AS står for.

Trafikkaksjonen mener derfor at dette selskapet er blitt overflødig, og at det bør nedlegges. I den grad vi trenger nye veier, bør de nedskaleres og overføres til et allerede eksisterende statlig organ, nemlig Statens vegvesen.

Er det demokratisk å låse korridorer? I 2016 opprettet regjeringen, med samferdselsminister Ketil Solivk-Olsen (Frp), det statlige selskapet Nye Veier AS. Hensikten var å øke og å strømlinjeforme utbyggingen av motorveier med høy fartsgrense. «Det gjelder å få interessentene til å bli enige tidlig. Da får man «låst korridoren», og selve byggingen av veien blir et håndverk, der vi slipper å bruke tid på omkamper, sa daværende direktør Ingrid Dahl Hovland til Teknisk Ukeblad. I likhet med det daværende regjeringsparti ønsket Nye Veier å øke fartsgrensene på de nye motorveiene til 130 km/t. - Det er viktig å planlegge et motorvegnett som tar høyde for endringer i fremtiden – også når det gjelder fartsgrenser, sa direktør for planprosesser og samfunnskontakt, Finn Aasmund Hobbesland, til Agderposten.

I den grad vi trenger nye veier, trengs først en meningsbrytning mellom ulike interesser om omfanget, og hvor veiene skal ligge. Det er en del av demokratiet. I siviliserte land skal ikke veibyggerne oppføre seg like hensynsløst som er hær på marsj. Og er det alltid mulig eller ønskelig å få interessene – veibyggerne, transportbransjen, lokalbefolkningen, natur- og miljøorganisasjonene

osv. – til å bli enige tidlig om å låse korridoren? Eller er det en uforsonlig motsetning mellom ønsket om motorveier med høy fartsgrense og interessene som representerer natur, helse og miljø?

Siden 2016 har endringene gått i retning av økt skepsis til motorveier med høye fartsgrenser. Vi vet nå mer enn i 2016 om klimaendringene, naturødelggelsene ved bygging av motorveier med høyere fartsgrenser, spredningen av mikroplast, og helseskadene ved veitrafikkstøy. Skepsisen til den politikken Nye Veier AS står for finnes nå også langt utenfor miljøbevegelsen.

### Eksempler:

• I 2018 sa Geir A. Mo, direktør i NLF (Norges Lastebileier-Forbund), at fergeløs E39-prosjektet burde utsettes en generasjon eller to. Han «har lenge pekt på at prestisjeprosjektet med ferjefri E39 fører til vanvittige kostnader»

• For å oppnå målet om 1,5 graders temperaturstigning foreslo Det internasjonale energibyrået (IEA) i mars 2021 bl.a. å redusere fartsgrensene på motorveiene til maksimal 100 km/t.

• En meningsmåling blant 4087 personer fra 2021, hvor de spurte kunne velge tre av ni alternativer som burde prioriteres, viste følgende: Satsing på kollektivtrafikk 52 %, vedlikehold av eksisterende veier 51 %, mer satsing på jernbane 38 %. Alternativet «utbygging av nye veier» fikk bare 30 % oppslutning. Folk flest ønsker bedre kollektivtransport og bedre veivedlikehold – ikke nye veier. Og kanskje enda mindre nye motorveier med høy fartsgrense.

• Fartsgrenser på 90 km/t bør erstatte 110 km/t, uttalte NAF (Norges Automobil-Forbund), Norges Bondelag, Naturvernforbundet og MDG: «Mat eller fart? Byggingen av nye firefeltsveier med fartsgrense 110 kilometer i timen, krever store arealer. Ny E39 mellom Kristiansand og Mandal blir 25 meter bred.» Et annet sted sier riktignok NAF at de ønsker at bare noen motorveier skal få 90 km/t.

• NAF krever at mer penger må brukes til vedlikehold av veiene og ønsker tiltak som vi gjøre det billigere å bygge ut nye motorveier. - Det vil frigjøre sårt trengte midler til vedlikehold og fornying, sa Camilla Ryste, kommunikasjonssjef i NAF.

• Statens vegvesen har foreslått å heve terskelen for å bygge firefelts motorveier i Norge.

### Mer behov for rassikring og vedlikehold

I 2020 var vedlikeholdsetterslepet, Ifølge Opplysningsrådet for Veitrafikken, på 55 milliarder kr – på fylkesveiene alene.

• Klimaendringene, med mer intens nedbør, sliter på veiene og øker faren for ras og skred, også der dette ikke har forekommet i historisk tid.

• Bilene – både trailere, distribusjonsbiler og personbiler – blir stadig tyngre. Dermed øker veislitasjen voldsomt. Kollapsen på E6-broen ved Badderen i Kvænagen førte til at trafikantene måtte kjøre en omvei innom Finland på 697 km. Det bør være et varsel om at vi trenger en annen prioritering av veimilliardene enn den Nye Veier AS står for.

### Konklusjon

Nye Veier AS står for en ideologi og politikk som er uønsket både blant folk flest og blant organisasjoner og institusjoner langt utover miljøbevegelsens rekker. I den grad vi trenger nye veier, bør veiene i Nye Veier AS' portefølje nedskaleres og overføres til Statens Vegvesen. Fellesprosjektet

E16/Ringeriksbanen, som vil ødelegge våtmarker som Norge i Ramsar-konvensjonen har forpliktet seg til å verne, bør avsluttes. Ny E16-motorvei bør sløyfes eller iallfall nedskaleres og plasseres et sted som ikke er vernet – og Ringeriksbanen bør erstattes av en Nittedalsbane.

# Litt for enkelt om 4 timar

**Forum nye Bergensbanen offentleggjorde den 17. november rapporten "Fra fly til tog - effekt av Oslo-Bergen på 4 timer".**

Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

Rapporten tar for seg kor mange som vil reisa med tog i staden for fly Oslo-Bergen dersom togreisa tar 4 timar. Rapporten konkluderer med at toget kan få ein marknadsandel på 55 % av totalen fly/tog. For Jernbane meiner dette er vel optimistisk. Trafikktal frå den internasjonale jernbaneunionen og Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm syner at ei reisetid på 4 timar gjer toget ein marknadsandel på om lag 40 %. Rapporten framhevar fellesprosjekta Arna-Stanghelle (-Voss) og Ringeriksbana/E16, og at med dei kjem reisetida ned i 5 timar. Rapporten skriv òg at med utbetringar Voss-Hønefoss (utretting av spor, fleire kryssingsspor mv.) samt gunstige passeringstider i høve til annan togtrafikk, kan reisetida koma ned i 4 timar. Det meiner For Jernbane blir litt for enkelt.

Ifylgje fjerntogstrategien til Jernbanedirektoratet blir reisetida gitt ny bane Arna-Stanghelle og Hønefoss-Oslo ikkje 5 timar, men ca. 5:45 timar i grunnrute, med kapasitet på sporet til 7 avgangar dagleg pluss nattog. I tillegg rekna direktoratet det som mogleg med eitt ekspresstog per dag og retning, med halvparten så mange stasjonsopphald og reisetid 5:10 timar. Fjerntogstrategien reknar òg med 28 godstog per dag (14 togpar).

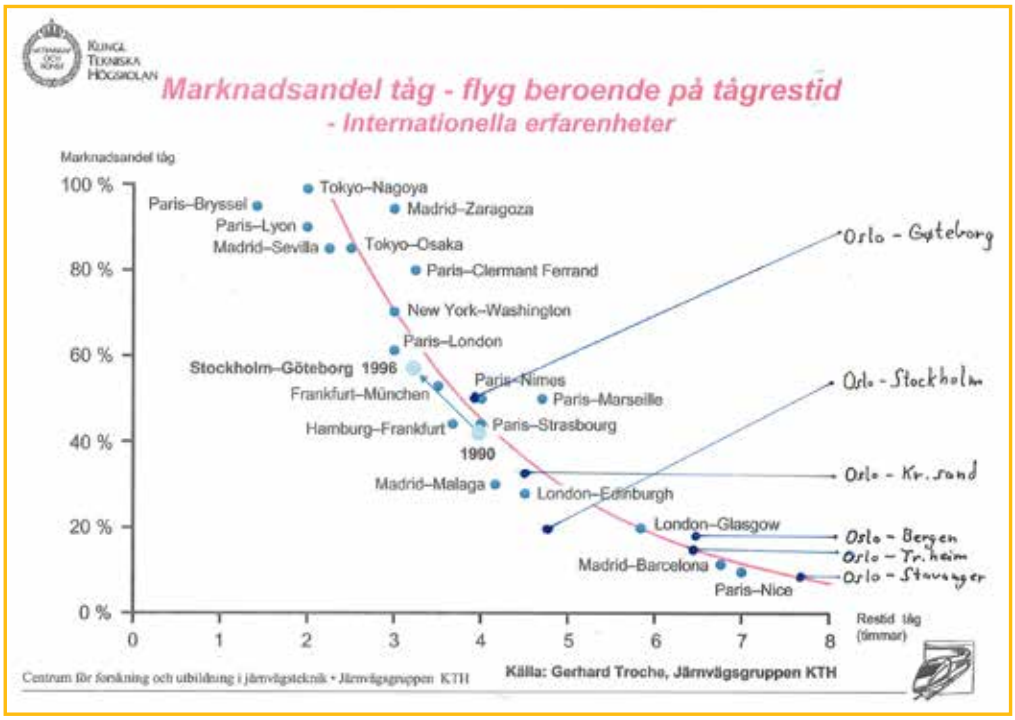
Det føreligg ikkje detaljerte planar for Stanghelle-Voss. Kortare reisetid av dobbeltspor her er difor ikkje med i fjerntogstrategien. Arna-Stanghelle er anslått å gje ei innsparing på ca. 15 min. Stanghelle-Voss vil bli ca. 15 km lenger. Her går banen allereie i fleire tunnelar som ikkje er så gamle. Eit anslag på 5:30 timar med 2-timars rute og 5 timar med ekspress vil difor truleg ikkje vera veldig feil, medrekna Stanghelle–Voss. Då er det framleis langt att til 4 timar. I tillegg vil kapasiteten framleis vere eit problem pga. enkeltspor på dei snaut 300 km. mellom Voss og Hønefoss. Det vil difor neppe vere plass til alle passasjerane rapporten "Fra fly til tog - effekt av Oslo-Bergen på 4 timer" reknar med.

Rapporten peiker på strekninga Gøteborg-Stockholm. Der er det samanhengande dobbeltspor (Västra stambanan). Det gjev heilt andre føresetnader for togtrafikk. Eit søk på nettet viser 38 avgangar Stockholm-Göteborg og omvendt 1. desember 2022. I fylgje rapporten køyrer 20-25 av desse på under 3:30 timar.

I haust la også Jernbanedirektoratet og Trafikverket fram ein rapport som kom fram til ein andel på om lag 43 % for tog av samla marknad tog/fly på Oslo-Stockholm gitt ny bane, 12 daglege avgangar per retning og reisetid 3:55 timar. Altså meir i tråd med internasjonale tal og betydeleg under Nye Bergensbanen sin rapport.

Skal det vera noka meining i bodskapen om 4 timar Oslo-Bergen og at toget tar inntil 55 % av marknaden tog/fly, vil det vere naudsynt med ein konkret plan som viser kva slags tiltak som må til for å nå denne reisetida, kor ofte toga vil kunne gå og kor mange reisande dei vil ha plass for. Bana skal også ha kapasitet til fleire godstog, noko Forum nye Bergensbanen også legg stor vekt på. Då snakkar me om store investeringar også mellom Voss og Hønefoss.

For Jernbane er sterk tilhengar av å byggje ut norsk jernbane, men meiner det er naudsynt med ei konseptvalutgreiing og open debatt på kva som bør vera den framtidige primære jernbanekorridoren mellom Austlandet og Vestlandet. For Jernbane har peika på ei løysing med Vestlandsbana over Haukeli. Utvikle Bergensbana som ei region- og turistbane, og korta den inn mot Oslo via eit nytt felles dobbeltspor med Gjøvikbanen.




**Graf frå Kunglega Tekniska Högskolan som syner fordelinga mellom tog og fly ved ulike reisetider med tog.**

# Green Cargo gir seg i Norge

**Det svenske godstogselskapet Green Cargo legger den 31. januar 2023 ned sin norske virksomhet. Green Cargo Norge kjører i 2022 faste ruter mellom Alnabru (Oslo) og Nygårdstangen (Bergen) / Ganddal (Stavanger) / Brattøra-Heimdal (Trondheim). Sammenlagt i begge retninger utgjør dette 91 godstogavganger i uka, som da blir borte i 2023. I tillegg kjører Green Cargo noen korte ruter mellom Alnabru og Hønefoss/Lillestrøm annenhver uke. Et 30-talls kunder og 120 ansatte blir berørt. Togmateriellet fra Norge skal overføres til Sverige. Green Cargo i Sverige skal fortsette å kjøre grensekryssende godstog til Norge.**

Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

Årsaken til nedleggelsen er kostnadsøkninger i Norge og at det ikke har vært mulig å drive lønnsomt. Dette til tross for at det har vært en positiv utvikling med volumvekst i Norge for intermodale transporter. Blant annet har prisen på kjørestrøm økt med 450 % siden 2020. Det har heller ikke vært mulig for Green Cargo å belaste kundene med mer enn halvparten av kostnadsøkningen. Selskapet viser også til at de er blitt tildelt ugunstige ruteleier for togene og til forstyrrelser fra banearbeider på linjer og terminaler.

I følge MT logistikk vil det norske godstogselskapet Onrail søke på noen av rutene som blir ledige etter Green Cargo. De planlegger en pendel Alnabru-Ganddal og Alnabru-Brattøra/Heimdal, og to pendler Alnabru-Nygårdstangen. Onrail har fra 25.4.2021 kjørt en pendel mellom Åndalsnes og Alnabru fem dager i uka. Onrail kaprer med dette noen av kundene som ellers blir "tvunget" over på lastebil og veg. Når de først har etablert seg med en lastebilløsning, så er kundene tunge å få tilbake på tog igjen, sier Henning Aandland, daglig leder i Onrail, til MT logistikk. Onrail hadde kapasitet til å ta over noen av Green Cargo sine kunder fordi de ikke ble tildelt ruter på Nordlandsbanen. Dermed satt de med ledig togmateriell. For tida er presset stort og det er knapt noe ledig godstogmateriell i Europa pga. pandemi og krig, forklarer Henning Aandland. Onrail kan også overta noen av Green Cargos ansatte, og satser på en sømløs overgang 1. februar når Green Cargo Norge gir seg.

På spørsmål om "tomrommet" etter Green Cargo Norge, svarer Bane NOR at de har starta en prosess for å omfordele kapasiteten, og opplever at det er stor interesse. CargoNet svarer at de ønsker å se på muligheter for å overta avganger som i dag kjøres av Green Cargo, uten at det er konkretisert.

**Onrail på Raumabanen. Foto: Leif Johnny Olestad**

# Drammen - Kobbervikdalen

Midlertidig gangbru over sporene og Drammenselva

**I forbindelse med For Jernbanes ekstraordinære årsmøte 12. september på Mjøndalen hadde vi gjort avtale med Bane NOR for en omvisning på dobbeltsporanlegget i Drammen tidligere på dagen.**

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

Vi ble møtt ved Drammen stasjon av Tormod Ugelstad, kommunikasjonsmedarbeider på prosjektet. Det vi så på lå i gangavstand fra stasjonen.

Vi så restene av den gamle bybrua som ble revet i sommer. Den var blitt erstatta med ei midlertidig gangbru. Den nye permanente brua skal bygges med gangadkomst direkte til alle plattformene. Brua skal være for myke trafikanter og kollektivtrafikk. Kostnadene med bruprosjektet skal deles mellom Bane NOR og Drammen kommune, hvor Bane NOR dekker den delen av brua som går over sporområdet.

Dernest gikk vi vestover for å se på kulverten som bygges for den nye avgreininga for Vestfoldbanen. På veien gikk vi over nok ei midlertidig gangbru som står der mens undergangen som heter Grønland utvides. Dette gjøres fordi det skal bli plass til ytterligere et spor over undergangen. Etterhvet kom vi fram til Sundhauggata som passerer på bru over Randsfjordbanen. Herfra kunne vi se vestover i retning verkstedet på Sundland og Gulskogen stasjon. Mot øst så vi taket på den nye kulverten for Vestfoldbanen. Litt lenger bort, ved Professor Smiths vei, går kulverten over i en løsmassetunnel. Her tok Tormod Ugelstad oss med opp på en utsiktsplattform som var satt opp for besøkende. – Opp hit har jeg hatt med mange, også politikere, kunne Tormod fortelle. Etterpå fulgte han oss tilbake til stasjonen, i alt en runde på ca. 4 km.

## Fakta om prosjektet:

- Kostnadsramme 13 mrd.
- Anleggsstart desember 2019. Planlagt ferdig mot slutten av 2025.
- Med noen unntak skal togtrafikken gå gjennom hele anleggsperioden.
- Den nye planfrie avgreininga for Vestfoldbanen føres inn til Drammen litt lenger vest og i en noe større kurve enn dagens avgreining.
- Tunnellstrekningen Drammen-Kobbervikdalen fordeler seg på ca 540 m kulvert, ca 290 m løsmassetunnel og 6000 m fjelltunnel. Fjelltunnelen var ferdig sprengt våren 2022. Etter planen skal prosjektet i gang med de jernbanetekniske installasjonene i 2023.
- Det skal også bygges nye spor og plattformer på Drammen st. I den sammenhengen skal stasjonsområdet heves med 40 cm for bedre å sikre mot flom i Drammenselva, som er nærmeste nabo. Det skal bli seks spor til plattform mot dagens fem.

Munninga på den nye kulverten for Vestfoldbanen kan sees som ei lys betongflate omtrent midt i bildet. Bildet er tatt fra bru over Randsfjordbanen litt lenger vest.

- Ombygging av Gulskogen st. er tatt ut av prosjektet og flytta over til planlegging av nytt dobbeltspor Gulskogen-Hokksund.
- Det skal også bygges nye hensettingsplasser for 18 togsett i Drammensområdet. Midlertidig hensetting foregår på tidligere Nybyen godsterminal.

Sammen med dobbeltsporanlegget Nykirke-Barkåker og utbygging av Tønsberg st. vil prosjektet realisere dobbeltspor i indre IC på Vestfoldbanen. Det planlegges kvartersavganger til Tønsberg i 2025. Den planlagte tilbudsforbedringen innebærer at de rutene som i dag kjører Dal-Drammen og Lillehammer-Drammen forlenges til Tønsberg. I tillegg videreføres dagens grunnrutetilbud på Vestfoldbanen. Oslo S - Tønsberg skal gå på én time. I dag tar turen typisk 1:11 t, men varierer mellom 1:04 t og 1:23 t.

**Bildet er tatt fra utsiktstårnet som er bygd over anleggsområdet for den nye kulverten for Vestfoldbanen**

## Rettelse i artikkel i medlemsbladet nr. 3/22

I artikkelen fra Arktisk Infrastrukturkonferanse i Kiruna på s.13 under avsnittet «Bare fire av 23 presentasjoner var norske» skal siste setningen lyde:

*For øvrig merket vår rapportør seg at ingen av de norske var særlig aktive i diskusjonene på konferansen.*

Artikkelforfatteren deltok ikke selv på konferansen og artikkelen var skrevet og redigert for bladet etter referat fra ekstern deltaker på konferansen. «Jeg»-formen fra det opprinnelige referatet ble således feil i den aktuelle setningen og ikke oppdaget av forfatteren før manuset var levert til trykking. En rettet versjon finns på **www.jernbane.no** under fanen «Medlemsblad».

# 5 PÅ TOGET

Redaktøren gjorde desse intervjua på Bergensbana den 29. november, og spurde m.a. om dei synest Noreg framover bør byggja eit motorvegnett eller eit høgfartsbanenett.

**Dag Celemnt**
Han reiser Asker-Bergen. Til og frå båe stasjonane nyttar han buss. Dette er ei fritidsreise han gjer 4-5 gongar i året. - Eg valde toget fordi det er behageleg og ikkje stress som med fly, seier han. Til dagleg reiser han kollektivt og bil sånn omtrent 50/50. Han eig også ein sykkel, og meiner høgfartsbane hadde vore bra.

**Sander**
Han reiser Eidsvoll Verk-Bergen. Til og frå stasjonane går han. Dette er ei fritidsreise som han tar ofte. – Eg valde toget av di det er meir miljøvenleg og berekraftig. Det er også ei mykje finare reise, seier han. Sander eig ein sykkel, og reiser elles mest med seilbåt. Han vil ha høgfartsbane framføre motorveg, men infrastrukturen må leggjast under bakken og der det elles alt er gjort inngrep i landskapet, understrekar han.

**Linda og Olena**
Dei reiser Oslo S-Geilo. Dei tok T-bane og buss+lokaltog til Oslo S. Frå Geilo st. er det gangavstand. Dette er ei arbeidsreise som dei ikkje tar ofte. - Me har kollegaer i Bergen så me møtast på halvvegen, fortel dei. Til dagleg reiser Olena mest med T-bana+gange. - Om sommaren syklar eg òg ein del, legg ho til. Ho har ikkje bil. Linda reiser kollektivt til jobb, og nyttar bilen heime. Ho har ikkje sykkel. Dei er samde om å føretrekkja høgfartsbaner.

**Nora Elin**
Ho kom til Oslo S med T-bana og skal til Bergen. Der går turen vidare med buss. Dette er ei fritidsreise ho tar ganske ofte. - Eg bur litt både i Oslo og i Bergen, legg ho til. Prisen var avgjerande for at ho valde tog. Eg fekk kjøpt ein kampanjebilett, fortel ho. Til dagleg reiser ho mest kollektivt. Ho eig ein sykkel. - Ikkje meir motorveg, det har me nok av. Men eg er heller ikkje sikker på om me treng høgfartsbane, svarar ho. - For i dag kan folk jobba på toget.

**Luna**
Ho tok trikken til Oslo S og blir henta med bil i Bergen. Dette er ei fritidsreise som det er første gongen ho tar. - Eg synest det er deilig med tog. Eg er i ei eksamenstid så her får eg multitaska litt undervegs, fortel ho. Ho eig ein bil, men reiser mest kollektivt til dagleg. Ho vil helst ha høgfartsbaner. - Me treng ikkje fleire vegar. Bensinen er også for dyr, seier ho.

NORGE P. P.
posten

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

# Oslo-Stockholm

Foto: SJ, Louise Whitehouse.

**Etter flere år med banearbeider og koronarestriksjoner kunne SJ fra 11.12 tilby flere togavganger mellom våre hovedsteder. På hverdager kjøres 5 avganger, på lørdager 3 og søndager 4, i begge retninger. Mer enn halvparten av avgangene kjøres med raskere tog på under 5 timer. I disse togene kan man velge mellom 2. klasse, 2. klasse stilleavdeling og 1. klasse. Det vil først og fremst bli kjørt med SJ 3000 og lok (Rc6) og vogner. Planen er at samtlige skal ha både bistro og wifi.**

Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

Til sommeren 23 vil det pågå banearbeider mellom Laxå og Kristinehamn. Det vil forlenge kjøretida litt, men togene skal ikke innstilles. "Efter en lång tid med olika banarbeten på sträckan blir det faktiskt det sista stora arbetet, och vi är jätteglada för att vi nu kan satsa långsiktigt på den här både viktiga och populära tåglinjen", sier Martin Drakenberg, affärschef hos SJ.

NORSK JERNBANEFORBUND