

# FOR JERNBANE



**Nord-Norge-banen s. 10-13**

- **Dobbeltspor Drammen-Hokksund s. 6**
- **Innkalling til Årsmøte s. 2**



**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:** 2024 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:** 350  
Meninger og opplysninger i artiklene står for forfatterens egen regning.

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

**FORSIDEFOTO:** Godstog på Tynset, Rørosbanen.  
**FOTO:** Gabriella T. Kinde

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



## INNHold

Åsanebana	3
Sovevogner	4
Nattog	5
Innstilt	5
Drammen-Hokksund	6
Avsporinger	7
Kolbotn	7
Statsbudsjettet	8
Dovre	8
Elbil	9
Fauske	10
Høring	11
Debatt	12
Fjertog	14
5 på toget	15
Vy og SJ	16

# Leder

□ Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

## Økt rolle i det grønne skiftet?

Fredag 22. mars legger regjeringa fram sitt forslag til ny nasjonal transportplan (NTP 2025-2036). Det bygger bl.a. på transportetatene sine forslag fra i fjor. Signalene er at ny NTP skal gripe fatt i det store vedlikeholdsetterslepet. For Jernbane er enig i at det må være 1. pri for både bane og veg. Feil på infrastrukturen gir forsinkede og innstilte tog. Det kan likevel IKKE være sånn at jernbanen bare skal vedlikeholdes mens Nye Veier AS får bevilgningene sine som før og fortsetter å bygge motorveg (E18/E39/E6...) som undergraver den parallelle jernbanen (Sørlandsbanen...) Bane NOR og Jernbanedirektoratet skrev også i sine forslag at dersom jernbanen skal spille en økt rolle i det grønne skiftet, så må den OGSÅ bygges ut. Det betyr høy bevilgningsramme (3) i NTP.

Vi har alvorlige utfordringer med energitilgang, global oppvarming og krig. Det angår oss alle. Tog har vært elektromobilitet i over 140 år. Tog driftes direkte på strøm med lave effekttap og klimagassutslipp. Klimautvalget 2050 anbefaler satsing på direkte elektrifisering og ikke hydrogen eller biodrivstoff. De anbefaler også mindre vekt på vei for høy fart, for å kutte energibruk og arealbruk. Forsvarsevnen er også avhengig av en lang logistikkjede. Moderne jernbane er velegna for lange, tunge og raske transporter. Jernbanen er dårlig utbygd i Norge. Samtidig har vi høy innenlandsk transport. Potensialet bør være stort. I en usikker tid mener jeg jernbanen er en sikker investering.

## Markering for å bygge Nord-Norge-banen

Alle er hjertelig velkommen til å delta mandag 22. april kl. 12-15 på Eidsvoll's Plass (foran Stortinget). I tillegg til For Jernbane så er Besteforeldrenes klimaaksjon, Tromskomiteen for jernbane, Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen og Jernbane Nord AS med og arrangerer. Det blir taler, innlegg fra politikere og kanskje musikk.

## Årsmøte 2024

For Jernbane kaller medlemmene inn til årsmøte onsdag 24. april 2024 kl. 17.00. Norsk Jernbaneforbund (NJF) vil være vertskap for oss. Adressa er Møllergata 10, 0179 Oslo, inngang i "Skråninga" ei lita tverrgate mellom Torggata og Møllergata. Årsmøtet vil innledes med enkel bevertning og et foredrag. Årsmøtets formelle del vil begynne seinest 18.30 og avsluttes seinest kl. 21. Årsmøtedokumentene vil bli lagt ut på jernbane.no - Om oss - Om For Jernbane - Valg/Årsmøte etter hvert som de blir klare. Ønsker du å stille til valg eller har forslag til kandidater, ta kontakt med valgkomiteen: anderz780@gmail.com

## Medlemskontingent 2024

For den som ikke har betalt ennå har vi stifta en giro i bladet.

**NB!** Så har noen medlemmer betalt uten å oppgi navn. Da finner du en giro sjøl om du har betalt.

Vil de det gjelder være snille og melde fra:

post@jernbane.no eller

For Jernbane, Pb 3455 Bjølsen, 0406 Oslo.

Takk!

# Ei betre løysing for Åsanebana

**Nesten 10 år har gått sidan eg sist skreiv om bybana i Bergen (i nr 3/14), kort tid etter første trasevedtaket på Åsanebana i juni 2014. Etter hard taurekkjing i forkant landa eit fleirtal i bystyret på Kjøttbasar-løysinga: i dagen over Torget men tunell bak Bryggen.**

□ Vidar Sætre (vi-sae@online.no)

Men etter brakvalet i 2015 valde Ap å gå i byråd med Venstre og KrF, og let desse få viljen sin om at bana istaden skal gå over Bryggen, til sterke protestar fordi Ap hadde profilert seg som eit tunellparti.

Elles valde byrådet leia av Høgre, alt i november 2014 å prioritera å planleggja trasé om Haukeland sjukehus og Minde til Fyllingsdalen, grunna striden om traséen til Åsane. Og arbeidet med denne starta i 2018, med opning i november 2022. Men kun til Oasen, fordi det ikkje var pengar å byggja heilt til Spelhaugen.

NB: Bana og sykkelruta kunne fått betre dekning i Fyllingsdalen med stasjon også 900 m nord for Oasen stasjon, viss 2160 m tunell tvers gjennom Løvstakken istadenfor 2900 m på skrå mot Oasen. Men grunna sterk vekt på høgdeskilnader meinte planetaten at dette området mangla passasjergrunnlag, trass mange og dels høge blokker i nærleiken.

Og Fyllingsdalsbana kosta 8,5 mrd, 1 mrd over budsjettet.

På Åsanebana lukkast velforeningane i Ytre Sandviken i 2018 å la bana gå i dagens motorveitrase, for å flytta trafikken inn i ein forlengd Fløyfjellstunell til Eidsvåg – ei endring som inneber stor kostnadsauke og som er avhengig av framdrifta for forlengd Fløyfjellstunell.

Også i Indre Sandviken vart traséen endra og fordyra i 2018, frå dagtrase i Sjøgaten til tunelltrase med haldeplass i fjell bak Sandvikskirken.

Elles gav trasestriden i Sentrum nye utgreiingar i 2021, med resultat endå sterkere tilråding av dagtrase over Bryggen enn før, grunna lågare kostnader. Men mange tvilte på kvaliteten i utgreiingane. Likavel vart ein reguleringsplan for trase over Bryggen vedteken 31. mai i fjor med knapt fleirtal, med 2 avhoppingar frå Sp og 1 frå Raudt.

So har kostnadane for heile prosjektet: Bybanetrase + gang- og sykkelveiar + tiltak på lokalveisystemet langs traséen + forlengd Fløyfjellstunell, stige frå kring 9 mrd i 2014 til kring 23 mrd i januar i år. Men den eksterne kvalitetssikringa KS2 er i skrivande stund ikkje klar, og kostnaden for Åsanebane-prosjektet er dermed relativt lite avklart.

Og dyrt blir det uansett. Iføljje kalkylen frå februar 2023 var sluttsummen 21,2 mrd, fordelt på 7,7 mrd til bane, 1,9 mrd til gang- og sykkelveiar og 8,3 mrd til veiltak, darav 4,6 mrd til å forlengja Fløyfjellstunellen til Eidsvåg. Elles 3,3 mrd til å løysa inn eigedomar, og ein tilleggskostnad på 165 mill til tak over Nortura-tomten i Eidsvåg; i alt 21,323 mrd.

Og i år oppgav Bybanen Utbygging ny auke. Noko som i endå sterkare grad enn før bør driva politikarane til å sjå på innsparande tiltak.

Alt før vedtaket i fjor flagga politikarar i Høgre og Mdg å spare pengar i Indre Sandviken ved å reversera tunellvedtaket frå 2018, eller i det minste droppa fjellstasjonen. Men bana i Sjøgaten flyttar biltrafikken opp i gateløpet Sandviksveien-Nye Sandviksveien-Øvregaten, til ulempe for dei mange som bur tett på desse gatene.

Sjølv føreslår eg særleg desse endringane, av omsyn te både kostnader og kvalitet:

- 1) Endestasjon Gullgruven istadnfor Vågsbotn, og ingen endringar på Hesthaugvegen. Innsparing 1,5 mrd. Og kombinert med ny E39 i tunell under Åsane senter, som opnar for bana i dagens E39 nord for Tertneskrysset, kan me få ein heilskapleg miljøtransformasjon ved både Tertneskrysset og Åsane senter, med kortare og flatare sykkelruta.
- 2) Ny nordgåande E39 for å la bana og sykkelruta gå i dagens E39 mellom Storbotn og Eidsvåg, og vidare på ei innte 10 m høg bru i Eidsvåg, for flatare trase, lågare driftskostnader og 300 m kortare sykkelruta – om enn dyrare med bru.
- 3) Bruka meir av eksisterande løp i forlengd Fløyfjellstunell, og flytta nordre utløp til nord for kommunehuset i Eidsvåg, for å få betre nærmiljø ved Eidsvåg/Jordalsvatnet og spare 2 mrd, darav 0,5 mrd ved å ikkje kjøpa ut Nortura-tomten. I alt kan kanskje 3,0 av 3,3 mrd til kjøp av eigedomar unngåast ved innkorting og betre traseval.
- 4) Tunnel bak Indre Sandviken og Sentrum, liknande ønsket til bybanetunnel.no. Men med færre stasjonar, og helst ikkje under Torgalmenningen, grunna krava til overdekning. Og av same grunn må tunell under Marken gå under Strømgaten.
- 5) Men eg støttar Bergen sentrum 2050 sitt mål om å byggja so mykje bana som råd uavhengig av Fløyfjellstunellen, fordi sistnevnte hindrar å byggja lenger enn til Amalie Skrams vei i 1. omgang. Konkret: med banetrase tett på Sandviken sjukehus, i Hatleveien søraust for NHH og i ny tunell direkte mot Eidsvåg, kan banetrase byggjast frå Kaigaten sør til Eidsvåg, utan å forlengja Fløyfjellstunellen. Eg støttar målet om å flytta E39 vekk frå Ytre Sandviken, men dagens plan gjev for dårleg framdrift for bana.

# Sovevogner



Sovekupe for to på VRs tog, foto: Pekka Keskinen, VR Group

Det svenske Trafikverket får kritikk, bl.a. fra lederen av Rixdagens Transportkomité Ulrika Heie (C) for anskaffelsen av nye sovevogner.

□ Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

## Sverige og Norge

Bakgrunnen er behovet for å erstatte sovevogner som har gått i trafikk i mer enn 30 år. Trafikverket har ei ramme på 5,5 mrd. SEK for kjøpet. Planen er å sette vognene i trafikk 2028 - 2030 på strekningene Stockholm - Narvik og Stockholm - Duved. Norske og svenske jernbanemyndigheter jobber for tida med en avtale om å forlenge nattogene fra Duved til Trondheim via Meråkerbanen.

Trafikverket vil kjøpe sovevogner med europeisk profil. Det innebærer at de blir smalere og sengene kortere og færre. Billettene kan også bli dyrere. Kravene til sengene er blitt skjerpet slik at køyene nå skal bli inntil 195 cm lange, men Trafikverket tillater at de gjennomgående korridorene blir så smale som 55 cm. For øvrig skal de nye vognene være funksjonsdyktige ned til - 40 C, noe som er kritisk med dagens vogner.

"Den vanlige vognprofilen i Sverige er SEa. Den tillater en bredde på ca 3,45 m for ei 26,4 m lang vogn. Skal vognene også kjøres til Norge er det NO1 som setter begrensning-

gen. Den tillater en vognbredde på ca 3,35 m. Høyden er litt lavere enn SEa. Den europeiske vognprofilen (G2) som Trafikverket vil ha er ca 2,85 m bred, men krever en viss høydebegrensning for også å kjøre i Norge. G2 er en halv meter smalere enn det som tillates i Norge, og ca 25 cm smalere enn dagens svenske sovevogner (3,08 - 3,14 m). Trafikverket vill ha G2 fordi de enkelt vil kunne selge dem til utlandet dersom nattogtilbudet mislykkes i Sverige.

**Finland** er derimot kjent for sine gode nattog. Køyene er 200 cm lange og 75 cm breide. På 1. klasse er kupéen på 4,2 m<sup>2</sup> og på 2. klasse på 3,3 m<sup>2</sup>. Kupéene er for 1-2 eller 1-3 personer. To kupéer kan også slås sammen for 2+2 personer. Det er også kupéer for dem som reiser med kjeledyr eller bruker rullestol. Barn under 11 år reiser gratis sammen med voksen. Egen kupé koster fra 49 euro. Med egen dusj koster kupéen fra 69 euro.

Til sammenlikning koster sovekupé den 28.2: Oslo-Bergen fra 1619 kr (142 euro). Barn under 6 år reiser gratis. Oslo-Stavanger koster 1519 kr og Trondheim-Bodø 2015 kr (177 euro).

På nattog i Finland kan du også ta med bil eller motorsykkel fra 7 forskjellige stasjoner. I gunstigste fall koster sovekupé + bil 88

euro. I følge VR slipper Helsingfors-Rovaniemi med tog ut 2,27 kg klimagasser, bil 113,5 og fly 249,92 kg.

**Spania** har både breidspor og normalspor. Der bygger foretaket Talgo nattog de kaller Trenhotel. Dette er tog for lange avstander på høgfarstlinjer. De kjøres på ruter som er nær 1000 km lange. Togene har toppfart 220 km/t. For å kjøre på Spanias to sporvidder er hotelltoget utstyrt med boggiar hvor man i 15 km/t justerer avstanden mellom hjulene på akselen slik at de passer på begge sporvidder. Det er jo relevant også for Sverige og Norge for å få til direkte tog til Finland som har en sporvidde som er 89 mm videre.

Kilder: DN, Omni, SVT nyheter, Talgo, VR, Järnvägsfremjandet



En nattogkunde kjører om bord i en av VRs bilvogner, foto: Janne Mikkilä, VR Group



# Nattog Oslo-København, med mer

**3. januar sendte For Jernbane sammen med Rådet for bæredygtig trafikk i Danmark og Svenska Järnvägsfrämjandet et åpent brev til respektive lands transport- og infrastrukturministre. Her i litt forkortet utgave:**

□ Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

Vi viser til nyheten om at den danske regjering er klar til at støtte etableringen af et nattogstilbud mellom København og Oslo. - Nu er det op til den norske regjering og Stortinget at følge op, udtaler Svenska Järnvägsfrämjandet, Rådet for Bæredygtig Trafikk og For Jernbane.

Nu utreds om Stockholm och Trondheim kan få direkt dag- og nattågsforbindelse när Meråkerbanen är färdig elektrifierad om ca ett års tid. I praktiken är det frågan om att förlänga SJs tåg som i dag vänder i Duved till Trondheim. Om det ska bli något av är en fråga om finansiering. Vi hoppas svenska och norska järnvägsmyndigheter och regeringar får detta på plats.

Mellan Oslo och Stockholm körs i dag 5 dagtågpar. Här har man saknat nattåg sedan 2009. Vi utmanar Norges och Sveriges regeringar att engagera sig även här.

Stockholm och Malmö har sedan 2021 haft direkt nattåg till Berlin. Det bör vara till inspiration.

Oslo - København, både nattog og dagtog, er en missing link i det nordiske og europeiske togtilbudet. En togpendel mellom Oslo og København vil også være et tilbud for f.eks. Fredrikstad - Halmstad og Halden - Malmö.

For å ta tog mellom Oslo og København i dag må du bytte i Göteborg. Vi har greid å finne 7 daglige avganger fra Oslo S i tidsrommet kl. 06.11 - 16.15 som korresponderer

med tog videre til København. I motsatt retning greide vi å finne 4 daglige avganger i tidsrommet kl. 9.30 - 15.30. Overgangen i Göteborg tar mellom 22 og 60 minutter, men typisk ca. 50 min. Hele togturen København-Oslo tar mellom 7:18 t og 9:00 timer, men typisk 8:15 t. Det er på linje med direkte buss.

Selv om Vy nå har doblet antall avganger til Göteborg er likevel bytte og ventetid en terskel mot å velge tog mellom Oslo og København. Et gjennomgående tilbud vil være hurtigere, mer behagelig, enklere å kjøpe billett og slippe bekymring for forsinkelser.

Et togtilbud Oslo-København på dagens bane bør etter vårt syn bestå av minst 2 direkte dagtog og et nattog i hver retning. Vi spør om et slikt togtilbud kanskje bør la være å kjøre innom Göteborg Central hvor det må endre kjøreretning? Det vil spare en del tid. Göteborg kan alternativt betjenes med stopp på stasjonene Gamlestaden, Liseberg eller Mölndal. Ved å kutte Centralen i Göteborg bør det være mulig å kjøre København-Oslo på under 7 timer.

SJ har planer om 3 daglige togpar Oslo-København fra 2027. Også DSB har planer om å kjøre dagtog København - Oslo med nye Talgo-vogner som ledd i et EU-støttet prosjekt. Det er fortsatt usikkert om planene kan virkeliggjøres.

Vy disponerer nye FLIRT-motorvogner som teknisk burde kunne kjøre til Malmö. Kanskje et samarbeid mellom SJ, DSB og Vy om tilbudet på strekningen Oslo-Göteborg-Malmö-København kunne være fruktbart? De nye fjerntogene som er bestilt til Norge vil alle bli spesifisert slik at de kan kjøre både på 15.000 og 25.000 volt, og derfor kunne kjøres helt til København. De første settene skal erstatte utslitte tog på norske fjerntrekninger, så det spørs når Oslo-

København ev. ville kunne få disponere noen av dem.

Når det gjelder nattog og sovevogner så disponerer verken SJ, Vy eller Snälltåget materiell som kan settes i trafikk Stockholm-Oslo eller Oslo-København. Vi anser at et godt tilbud bør bestå av sove- og liggevogner som trekkes med lokomotiv. Vi viser til de investeringene ÖBB gjør i nytt vognmateriell (nightjet). De første ble satt i drift fra ruteskiftet 11. desember 2023. Vi oppfordrer våre skandinaviske regjeringer til å undersøke mulighetene for et innbyrdes samarbeid med forblide i ÖBBs nattog, for så raskt som mulig å kunne etablere nattog der det mangler i Skandinavia i dag. Når det gjelder klima er elektriske tog nullutslipp. Passasjerfly er avhengig av fossil energi. I tillegg kommer ekstra klimapådriv med cirruseffekten. Når det gjelder energiforbruk per passasjer gjorde For Jernbane i 2012 en beregning hvor vi sammenliknet fly med 72 % passasjerbelegg og nattog med 56 %. Da bruker fly 5,8 ganger mer energi enn nattog per passasjer. Dette er viktig i en verden hvor energi er et knapt gode. Norsk jernbane stod i 2021 for bare 0,05 mill. tonn klimagassutslipp av totalt 16,4 mill. tonn fra transportsektoren. Det er langt lavere enn jernbanens transportytelse på 4-5 % skulle tilsi.

Med samme belægning slipper et fly economyclass ud 300 g CO2ekv/passagerkm. og et nyt NightJet tog 20 g/passagerkm., så faktor er 1:15 (<https://baeredygtigtrafik.dk/indenrigstransportens-klimabelastning/>) Derfor er det at flytte transport over på jernbane en del af det grønne skifte og løsningen på energi- og klimakrisen, ikke flere motorveje eller større flypladser.

## Nattoget til Oslo er innstilt

**Det er satt inn buss for nattoget som skulle gå fra Stavanger til Oslo i kveld. Toget er innstilt på grunn av feil på togets lokomotiv, melder togselskapet GoAhead.**

□ Rolf Solheim, 18. februar

Min kommentar: Men bevare meg, finnes det ikke et reservelokomotiv på hele Sørlandsbanen og ingen service-folk i rimelig nærhet? Eller å, nei; Lokomotivet henger jo fast sammen med vognene. Det var jo dårlig planleggingen i utgangspunktet?

# Dobbeltspor Drammen-Hokksund

For Jernbane kom i januar med innspill til politikerne om at Drammen-Hokksund og Rikstunnelen er avgjørende prosjekter for togtilbudet i Buskerud og vestover.

□ Torbjørn Svendsen og Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no).

**Rikstunnelen**, nytt dobbeltspor Oslo S-Lysaker, er en viktig lenke for togtilbudet fra Oslo S og vestover. Tog fra sør/øst kan vendes på Oslo S, og dermed komme unna flaskehalsen Oslostunnelen. Tog fra vest kan ikke kjøre utenom.

Strekningen Lysaker-Oslo S er erklært som overbelastet hele døgnet. Det begrenser mulig tilbudsutvikling også langt unna Oslo. Skal toget bidra til samfunnets transportbehov på en areal-, energi- og klimaeffektiv måte, er tilstrekkelig sporkapasitet gjennom Oslo grunnleggende. Jernbanedirektoratet og Bane NOR ønsker å vurdere Rikstunnelen videre samt starte planlegging. I sitt innspill til ny transportplan (NTP) skriver de at gitt høy økonomisk ramme blir det også rom for å starte bygging i andre seksårsperiode.

Reiser mot vest er også tregere. Drammen-Oslo er ca. 40 km og tar 33 min med regiontog. 40 km mot sørøst bringer oss til Vestby på 23 min. Mot nordøst kommer du til OSL på 25 min med regiontog, det er riktig nok 8 km lenger en Oslo-Drammen. Bygger vi Rikstunnelen vil det kutte kjøretida i tillegg til å øke kapasiteten og påliteligheten.

## Dobbeltspor Drammen-Hokksund-Kongsberg

Bane Nor kunngjorde sommeren 2023 at strekningen Drammen-Kongsberg snart er overbelastet. Dette er fellesstrekning for fjern- og godstog på Sørlandsbanen og Bergensbanen og regiontog til Kongsberg.

Det foreligger godkjent reguleringsplan for dobbeltspor Gulslogen-Mjøndalen. Imidlertid har ikke Bane Nor og direktoratet foreslått å prioritere prosjektet i ny NTP. For Jernbane er uenige i det. Investeringskostnadene for prosjektet ligger i området 6-8 milliarder kroner (2016).

Fra ruteskiftene i desember 2025 og 2027 er det planlagt en betydelig ruteforbedring fra/til Drammen mot Oslo og Vestfold, men IKKE i retning Hokksund/Kongsberg/Hønefoss. Flere tog som kunne vært kjørt mot Hokksund med dobbeltspor, må vende på Drammen st. Dette berører også tre stasjoner i Drammen kommune, Gulslogen, Mjøndalen og Steinberg.

## Effekter av dobbeltspor Drammen-Hokksund

- 2 lokaltog i timen til Hokksund, muligens også til Kongsberg, men dette vil mest sannsynlig kreve ekstra tiltak.
- Lokaltog til Vikersund eller videre (forlenging R13?)
- Kortere kjøretid for lokaltog: Kjøretid pr. i dag: 12-15 minutter, gjennomsnittlig kjøretid: 13 minutter, med dobbeltspor uten stopp på Steinberg 10 min., 12 minutter med stopp på Steinberg, innspart reisetid 1-3 min.
- Kortere kjøretid for fjerntog: (Sørlandsbanen og Bergensbanen), kjøretid pr. i dag: 9-17 minutter, gjennomsnittsverdi på kjøretid: 12 minutter, med dobbeltspor: 7 minutter, innspart kjøretid: 5 minutter, innspart kjøretid i forhold til min-/maksimum kjøretid pr. i dag: 2-10 minutter.
- Kortere kjøretid for godstog: (Sørlandsbanen og Bergensbanen), kjøretid pr. i dag: 11-38 minutter, gjennomsnittsverdi på kjøretid: 18 minutter, med dobbeltspor: 10 minutter, innspart kjøretid: 8 minutter, innspart kjøretid i forhold til min-/maksimum kjøretid pr. i dag: 1-28 minutter.

## Effekter av dobbeltspor Hokksund-Kongsberg

- 2 tog i timen til Kongsberg (R12).
- Kortere kjøretid for lokaltogene, kjøretid pr. i dag: 23-30 minutter, gjennomsnittlig kjøretid: 25 minutter, med dobbeltspor: 13 minutter uten stopp på Darbu, 15 minutter med stopp på Darbu, innspart reisetid: 10-12 minutter.
- Kortere kjøretid for fjerntogene (Sørlandsbanen), kjøretid pr. i dag: 19-34 minutter, gjennomsnittsverdi på kjøretid: 23 minutter, med dobbeltspor: 11 minutter, innspart kjøretid: 12 minutter, innspart kjøretid i forhold til min-/maksimum kjøretid pr. i dag: 8-23 minutter.
- Kortere kjøretid for godstogene (Sørlandsbanen), kjøretid pr. i dag: 21-42 minutter, gjennomsnittsverdi på kjøretid: 32 minutter, med dobbeltspor: 15 minutter, innspart kjøretid: 17 minutter, innspart kjøretid i forhold til min-/maksimum kjøretid pr. i dag: 6-27 minutter.

Investeringskostnader for nytt dobbeltspor Hokksund-Kongsberg er vurdert til 8 milliarder kroner (2016).

Vi er kjent med at det foreligger en utredning om 2 tog i timen til Kongsberg uten dobbeltspor. Utfordringen blir nok ikke å klare å sette opp en halvtimesrute, men å få tilstrekkelig pålitelighet. Vi er bekymra for halvtimestrafikk til Hokksund hvis det samtidig ikke skjer noe på Hokksund – Kongsberg som kan sikre tilstrekkelig kapasitet for å håndtere halvtimestrafikken sammen med gods- og persontog til og fra Sørlandsbanen.

# Flere avsporinger på Malmbanen og Ofotbanen

**Først sporet et lastet malmtog fra Kiruna til Narvik av i Vassijaure på svensk side den 17. desember i fjor. Med store skader på infrastrukturen over en strekning på 15 km og et betydelig antall skadede malmvogner.**

□ Gunnar A. Kajander (nestleder@jernbane.no)

Endelig, etter 65 dager med full togstopp over grensen, kunne det første malmtog til Narvik passere om formiddagen den 20. februar. Så samme kveld sporet en vogn av i ARE-toget når det befant seg på Fagernessporet i Narvik, og stoppet toget når vognen nådde planovergangen på gamle E6 utenfor Narvikterminalen (Kombiterminalen på Fagernes). Med skader på sporet over en lengde på 700 m.

Når hendelser gjør at Narvikterminalen ikke er operativ rammes de langdistanse godstogene ARE og NRE mellom Alnabru og Narvik via Sverige. De får vende i Kiruna

med omlasting til / fra lastebil/vogntog på terminalen i Kirunavaara (Kiruna Cargo). Som dessuten ikke er dimensjonert for så store godsmengder og antall containere. Omlastingen tar lengere tid og skaper ytterligere forsinkelser når veitransporten forlenges på E10 og E6 mellom Kiruna og Narvik i begge retninger. En veistrekning på 17-18 mil en vei. Om dessuten lok og kontainervogner blir innesperret på Narvikterminalen kan det føre til kortere tog og mindre lastemengder per tog, og også innstilte avganger. Det om ikke operatøren kan overføre togmateriell fra andre linjer.

Så rammes også Kaunis Irons malmtog som kjører to togpar i døgnet mellom terminalen i Pitkäjärvi sørøst for Kiruna og utskipningsterminalen på Fagernes, som ligger i tilslutning til kombiterminalen. De har ingen alternativ løsning og får innstille trafikken. Så om kvelden den 24. februar inntraff neste avsporing da et malmtog med tomvogner til Kiruna sporet av, også det i Vassijaure. Ikke så omfattende som den første avsporingen, men inspeksjonen viste skader på linjen over en strekning på 6 km mellom Katterjakk og Vassijaure. Dessuten skadede malmvogner. Den 7. mars, etter 12 døgn med reparasjoner og klargjøring av den skadede strekningen, kunne togene igjen rulle over grensen.

De totale kostnadene for avsporingene kan regnes i milliarder. For LKAB er inntektstapet rundt 100 mill. sek per døgn. Togstoppet på 65 dager etter den første avsporingen er

da oppe i 6,5 mrd. sek. Som det med fulle lager og dagens kapasitet på banen kommer å ta flere år for LKAB og tjene inn. Utover det kommer kostnadene for reparasjon av skadede malmvogner.

For Trafikverket kommer store kostnader for reparasjon av skadet infrastruktur. Etter avsporingen i desember fikk man skifte ut 6 til 7 km skinner og bytte 26 000 sviller, som nesten tømte hele lageret av sviller i Sverige. På det får man legge til kostnadene for avsporingen den 24. februar. Og når alt er summert hvordan kostnadene slår ut for LKAB, Kaunis Iron, Trafikverket, Bane NOR, operatørselskapene og andre berørte i transportkjeden. Hvor ikke ubetydelig kostnader og inntektstap veltes over på norske regnskap. Med et forventet økonomisk etterspill.

Så kan vi sende noen varme tanker til mannskapene som arbeidet under ekstreme vinterforhold i overkant av 500 moh. for å få banen klar.

Vy Tåg valgte fram til slutten av mai å innstille persontrafikken på Narvik. Det etter sikkerhetsvurderinger hos Trafikverket. Reisende over grensen får benytte buss for tog mellom Abisko Östra / Björkliden og Narvik.

## Bare to spor på Kolbotn

**Kolbotn stasjon har som kjent 3 spor. De store planene for stasjonen forutsetter at det ene sporet fjernes. På en eller annen måte må stasjonen naturligvis gjøres tilgjengelig for alle. Men er det nå det så lurt å fjerne det tredje sporet?**

□ Pål Jensen (paalhjensen@gmail.com)

Bane Nors nye rutemodell forutsetter 10-minutters rute for lokaltogene Oslo-Ski. Til dette kommer godstog i minst dagens omfang. Men den nye rutemodellen er ikke skrevet i sten. Kanskje togselskapet finner det bedre å kjøre f.eks. 4 fulltstoppende lokaltog pr. time, supplert med ett som bare stopper på Vevelstad og Holmlia, og ett som bare stopper på Oppegård og Kolbotn. Under slike forhold kan et forbi kjøringsspor på Kolbotn være praktisk.

Erfaringer viser at vi aldri kan garantere oss 100 % mot signalfeil, tog som får gangspærre, strømproblemer, arbeider på linjen og uflaks. Bane Nor opererer selv med 90 % punktlighet som mål. Follobanen har flere ganger vært stengt. Årsakene er både faderer, normale "barnesykdommer" og nødvendig periodisk vedlikehold. Da må alle slags tog kjøres på det gamle sporet, og et forbi kjøringsspor på Kolbotn har mer enn én gang vist seg svært nyttig.

Den gamle Østfoldbanen mellom Oslo og Ski kan sammenlignes med tilsvarende strekninger rundt Oslo som Hovedbanen Oslo-S-Lillestrøm og Drammenbanen Lysaker-Asker. Hovedbanen har 3 spor ved Grorud, Lørenskog og Strømmen. Drammenbanen har 3 spor ved Høvik, og dessuten kontakt med den nye Askerbanen ved Sandvika.

Bane Nor har selv varslet at hele jernbanen mellom Lysaker og Bodø er sprengt. I tillegg øker vedlikeholdsetterslepet stadig. Derfor kan det bli vanskelig å få råd til en kostbar ombygging av Kolbotn stasjon hvis tilgjengeligheten til stasjonen kan sikres på andre måter. Arvid Herland (pensjonert lokfører og aktiv i jernbanedebatten, red. anm) har jo tidligere vist at problemet forholdsvis enkelt kan løses ved å pense tog som skal stoppe over på spor 1.

# Statsbudsjettet 2024

Jernbaneløyvingar	2023	2024:	Opposisjonen:										
			Tal i millionar kroner	Saldert budsjett	AP/SP	Forlik	FJ	MDG	R	SV	FRP	V	H
JDIR drift	367,2	386,4			7				-50			-5	
JDIR utgreiingar	135,9	144,2			25	10						-10	
Persontogtilbod	5207,1	5368,8			1500	410	127						
Bane, drift	7838,8	8630,1							250			-150	-150
Bane, vedlikehald			300	1800	1700	1800	800	250	500				-300
Bane, plan og invest.	17482,5	17366,1		500	90	470	190	90				-10	
Kongsvingerbanen				1100									
Togmateriell	201,2	10,6											
Godsstøtte	94,9	101		300	100	101							
Kulturminne	25	39,4				20							
"Hans"		150											
Jernbanetilsynet		109,7			10								
<b>Sum endringsframlegg</b>			<b>300</b>	<b>3700</b>	<b>3432</b>	<b>2811</b>	<b>1117</b>	<b>540</b>	<b>500</b>	<b>-175</b>	<b>-450</b>		

I tabellen finner du ein oversikt over jernbaneløyvingane for 2024 og opposisjonen sine framlegg til tillegg og kutt. "AP\SP" er regjeringa sitt framlegg. "Forlik" er det regjeringa og SV vart einige om. "FJ" er For Jernbane sitt innspel til politikarane.

□ Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

Dei andre forkortingane står for dei øvrige stortingspartia. Dei er plasserte i fallande rekkjefølgje. MDG har foreslått størst auke. Serleg legg dei vekt på eit nasjonalt månadskort til 500 kr, som vil kosta staten 1500 mill. Raudt som nr to går og inn for billigare billett, men ikkje i same grad som MDG. Raudt legg større vekt på planleggjing av ny jernbane. SV er på linje med MDG og Raudt, men med lågare beløp. Alle dei tre partia vil prioritere ned 4-feltsveg, men foreslår ikkje å bruke eit tilsvarande beløp på å byggje ut jernbanen. FRP overraskar med å foreslå netto 540 mill. meir til jernbane. Partiet har pleid å foreslå kutt. På den andre sida foreslår FRP betydeleg auke for motorveg, så den relative konkurransev-

nen til jernbanen vert svekka. Venstre er óg på plussida med sitt framlegg om 500 mill meir til vedlikehald. For Jernbane saknar likevel ein meir offensiv politikk frå det gamle jernbanepartiet, m.a. pengar til investeringar. Under nullpunktet finn du Høgre og KRF med framlegg om kutt på høvesvis 175 og 450 mill. Høgre er likevel litt mindre jernbanenegative for 2024 enn for 2023, då foreslo partiet å kutte 467,3 mill.

For Jernbane foreslo å kutte i motorveg og overføre pengane til jernbane. Under "planleggjing" foreslår vi høgfarbane Hamar-Ålesund-Trondheim-Steinkjer, Rikstunnelen og ny bane Moelv-Gjøvik-Oslo-Follobanen, Dobbeltspor Drammen-Hokksund og Stokke-Sandefjord, 10. min rute Stavanger-Sandnes + dobbeltspor Skeiane-nye Ganddal st. + gjenåpning av Ålgårdbanen og vidare planleggjing av Nord-Norge-banen. "Kongsvingerbanen" er til dei investeringane Bane NOR har planlagt. "Godsstøtte" går ut på å kompensere for infrastrukturavgiften som godstogselskapa må betale.

## Dobbeltspor over Dovre

For Jernbane (FJ) sendte innspill til Tekna Jernbane i forkant av deres fagseminar i Trondheim 6. mars. Tema for seminaret er utbygging av kollektivtransporten i Midt-Norge, herunder færre flyreiser Oslo-Trondheim.

□ Per Kvernmark og Kjell Erik Onsrud.

Når det gjelder jernbaneutbygging Oslo-Møre/Trøndelag, er FJ særlig opptatt av følgende:

### 1. En moderne stambane Oslo-Tromsø: høyfart, dobbeltspor, slake traséer

Høyfart Oslo-Trondheim-Steinkjer, Oslo-Ålesund og Ålesund-Trondheim vil, sammen med en moderne Nordlandsbane, bli en svært viktig del av stambanen. Kraftig reduserte reise- og frakttider og høyere kapasitet sør for Fauske/Bodø er nødvendig for å sikre Nord-Norge-banen (NNB) et solid økonomisk utgangspunkt: inntekter fra fjerntrafikken – flymarkedet, langdistanse biltrafikk og gods. Dette er uopnåelig med dagens banestandard mellom Hamar og Bodø/Fauske (gamle, svingete, delvis bratte enkeltspor og sprengt kapasitet), men også ut fra

KVU-ens ambisjoner for NNB: dim. fart 160 km/t – stedvis lavere – samt enkeltspor.

### 2. Dovresambandet nord for Hamar og Y-samband til Ålesund

Gjenopptatt planleggjing og fullføring av intercity Hamar-Lillehammer må framskyndes. Prosjektet bør forlenges til Øyer for å svare opp E6-utbyggingen. Øyer kan også bli et gunstig utgangspunkt for parsellvis utbygging videre nordover. Imidlertid må hele nettet Hamar-Steinkjer og Y-sambandet fra Ålesund mot Øst-Norge og Trondheim planlegges som en helhet med klare mål for kjøretider og kapasitet. Målet bør være en kjøretid Oslo-Trondheim via Hamar på 2.45



# Hvor «miljøvennlige» er elbilene?

Elbilenes virkning på klima og miljø har vært mye debattert i Klassekampen. Men så vidt vi kan se, har en gjort følgende forutsetning: "Elbiler kjøpes bare for å erstatte eksosbiler av samme type". Slik er imidlertid ikke virkeligheten, og den går ikke i elbilenes favør.

□ Pål Jensen (paalhjensen@gmail.com) daglig leder For Trafikkaksjonen

Bilene blir stadig bredere. Fra 1974 til 2019 ble en vanlig VW Golf 50,8 cm lengre og 16,8 cm bredere. Ved overgang til elbiler blir bilene ikke bare større; de blir også tyngre. Hvis en gammel bil byttes ut med en ny, byttes den altså oftest med en større bil; hvis en eksosbil byttes med en elbil blir den nye bilen dessuten vesentlig tyngre. Dermed slites dekkene mer, og det produseres mer mikroplast og svevestøv.

Ofte kommer elbiler ikke istedenfor eksosbiler, men som et tillegg. Noen elbilkjøpere beholder eller selger den gamle eksosbilen – eller den gamle elbilen, for det har begynt å bli et marked for brukte elbiler. Fra 2017 til 2021 ble det 178 059 flere personbiler i Norge. Hvis vi regner at hver bil trenger tre parkeringsplasser for å trives, vil bare parkeringsplasser for disse 178 059 bilene kreve like store arealer som 1373 fotballbaner. Det er antagelig for snaut, for siden bilene stadig blir større, klager stadig flere over at parkeringsplassene er for små.

Flere og større biler skaper også behov for større (motor)veier. De produseres ikke utslippsfritt og fører til veldige naturinngrep; mer presist naturangrep. Og hvor mange tonn CO2 slippes løs hvis en diger E6-motorvei dimensjonert for høy fart drives gjennom det verneede Lågendeltaet? Akkurat like mye som om bilene som kjører der beholder eksosrøret.

Motorveiparsellen Lysaker–Ramstadsletta gjennom Bærum er beregnet å koste 20 milliarder for 4,4 km; - utslippene står antagelig også i forhold til kostnadene. Da Frp hadde Samferdselsdepartementet, fremla de en plan for å bygge motorveier til en billion (1000 milliarder) kroner, et beløp som antagelig ville bli fordoblet etter dagens kroneverdi. Nå havnet riktignok Frps billionplan i en eller annen skuff, og planene om en ferjeløs E39 (til 400 milliarder++) havner kanskje også på historiens komposthaug. Men det forhindrer ikke at himmelen formørkes av milliardene som virvles opp for å bygge helseskadelig, miljøskadelige og naturødeleggende motorveier i Norge.

## Elbiler og ZEROs klimavei

Ingvild Kilen Rørhold i Miljøstiftelsen ZERO har noen dristige påstander (23. januar):

**1: Norge er i ferd med å nå 2025-målet om utslippsfritt personbilsalg.**

Virkelig? Det må utvinnes flere hundre tonn råstoffer for å produsere en eneste elbil. Og som hun selv skriver, er bare 20 prosent av bilparken elektrisk. Skal disse skiftes ut, må det produseres ca. 2 mill. biler. I tillegg kommer produksjon av motorveier og parkeringsplasser, se over.

**2: Med «modige politikere» kan «hele transportsektoren være både fossilfri og ressurseffektiv i 2040, og vi kan unngå store nye naturinngrep».**

Ja, vi trenger i sannhet modige politikere. Men elektrifisering er ikke nok. Problemet stikker dypere. Vi trenger en form for befolkningskontroll, en slags p-pille – for biler, hytter, veier og parkeringsplasser.

timer for persontog og 5 timer for godstog. Dette vil trolig kreve et fleksibelt konsept for 270–320 km/t, slik banen er bygd og bygges fram til Hamar.

Det er ønskelig at nettet nord for IC-strekningen planlegges og utbygges mest mulig parallelt med denne. Gudbrandsdalen og Dovre–Trondheim–Steinkjer er muligens egnet for lengre delprosjekter som raskt kan få ned reisetiden for hele strekningen er utbygd. En slik framgangsmåte synes minst like interessant for en Nordlandsbane med midlertidig batteridrift: nye lange elektrifiserte (stikkord batterilading) dobbeltsporparceller der dagens bane gjør store omve-

ger, er bratt eller generelt av lav standard.

### 3. Korridor på vestsiden av Mjøsa med vestlig innføring til Oslo

Vi mener nettet bør utvikles videre ved enda raskere korridor Oslo–Lillehammer på vestsiden av Mjøsa via Gjøvik og Moelv, med en vestlig innføring til Oslo S.

Det siste innebærer et sømløst samband mellom sør og nord gjennom hovedstaden. En moderne bane Oslo–Nord-Norge med sømløs kobling til Østfold og Europa-korridoren kan bli en viktig del av EUs TEN-T kjernenett i framtiden. Utover dette vil en vestlig innføring bl.a. gi en mer balansert trafiksituasjon på Østlandet og rundt ho-

vedstaden, inkludert redundans: Region- og fjerntog fra nord vil kunne kjøres inn mot Oslo fra to retninger. Et slikt prosjekt og ny Rikstunnel bør samordnes.

#### Av korridorer ser vi bl.a. på:

- Nittedal via Majorstua/Blindern og med tunnel under Lillomarka
- Lommedalen via Frogner/Majorstua, Østre Bærum, tunnel under Krokskogen og videre til Jevnaker og Gran, med avgreining til Hønefoss og Bergensbanen fra Åsa.

## Samferdsels- møte i Fauske

Drøyt 90 deltagere og innledere var på plass på den årlige konferansen som fant sted på Scandic Fauske Hotell den 21. nov. 2023. Arrangør var Fauske Næringsforum i samarbeid med Salten Regionråd, NHO Nordland og BRUS (Bodøregionens Utviklingsselskap). Årets konferanse var sikket inn på kommende NTP 2025/2036 og hva den kommer å innebære for Saltenregionen.

□ Gunnar A. Kajander (nestleder@jernbane.no)

Blir E6 gjennom regionen prioritert? Blir Nord-Norgebanen realisert? Kommer det flere tog på Nordlandsbanen?

Alle de tunge etatene innen samferdsel var på plass som foredragsholdere i tillegg til regionale transportselskap, næringslivet, fylkeskommunen, kommuner og andre, også frivillige, interesserter.

Statssekretæren i Samferdselsdepartementet Cecilie Knibe Krogdahl (AP) ønsket velkommen og sto for åpningen av konferansen. Ordføreren i Fauske Marlen Rendall Berg, som også er nestleder i Salten Regionråd, innledet med å informere om kommunen og regionen. Saltenregionen, om man tar med Bodø, har 85 000 innbyggere og står for 1/3-del av befolkningen i Nordland. Sjømatnæringen er en voksende bransje. Men transportsystemet gir begrensinger. Nordlandsbanen har for dårlig kapasitet for å klare transportbehovet inn og ut av regionen. Dessuten må standarden på veinettet opp. Særlig gjelder det E6 til Narvik og videre nordover. Byggingen av den nye traséen på E6 gjennom Sørfold er derfor et skritt i riktig retning.

### KVU Nord-Norgebanen og KVU Transportløsninger for Nord-Norgebanen

Jernbanedirektoratet orienterte om forutsetningene for KVU Nord-Norgebanen, mens Statens vegvesen tok for seg KVU Transportløsninger for Nord-Norge. Man gikk gjennom utredningsarbeidet som det er lagt opp ifølge Statens prosjektmodell. Det er ikke plass for noen nærmere gjennomgang av de to KVU-utredningene her, men begge kan lastes ned fra Jernbanedirektoratets nettside. Det er dessuten mulig å kontakte aktører, og særlig de i nord, som har vært aktive i forhold til KVU-prosessene.

Som kjent konkluderte Jernbanedirektoratet ved overleveringen av KVU Nord-Norgebanen i september med ikke å anbefale baneforlengelse i nord. Fra møtesalen kom det kritikk mot KVU Nord-Norgebanen. Det ble henvist til de kraftfulle reaksjoner

som er kommet fra flere hold i nord, særlig fra Troms og Finnmark, om betydelige mangler i KVU-en. Som resulterte i en motrapport som konsultantselskapet Norsk Bane AS har levert på oppdrag av Troms og Finnmark fylkeskommune.

### Jernbanesektorens forslag og prioriteringer

Fra Jernbanedirektoratet informerte Tor Nikolaisen om de felles forslagene og prioriteringene som man kommet fram til i samarbeid med Bane Nor. Hvor man utgår fra jernbanens tilstand og mulighetsrom der man kan bidra til at NTP-målene oppfylles på best mulige måte. Da gitt de rammebetingelsene som gjelder for økonomi, miljøhensyn, klimaforpliktelser og energiknapphet. Så skal prioriteringene prøves mot nye investeringer, vedlikehold og fornyelse og andre bærende hensyn. I den prosessen gjøres det vurderinger av tilbudsutvikling, svingninger i etterspørselen, fornyelsesbehov og sikkerhet. Hvordan tiltakene i prioriteringene faller ut avgjøres av hvilke strategiske valg som legges til grunn: Å ta vare på det man har, legge mer på å utnytte eksisterende kapasitet bedre, forbedre vilkårene for godstransporten eller å utvikle tilbudet på de mest etterspurte delene av persontogmarkedet? Så ble det notert at både Nordlandsbanen og Ofotbanen er inne i effektpakkene for langdistanse gods.

### Nordlandsbanen

Bane Nors regionsjef i Nord Thor Brækkan informerte om status på Nordlandsbanen. Behovene for tiltak på banen er store. Man har en situasjon hvor hele banestrekningen OsloBodø er overbelastet. Av prioriterte tiltak, både pågående og planlagte, nevnte han utvidelser av godsterminalene i Fauske og Bodø og nye kryssingsspor mellom Mo i Rana og Bodø. Godsmengdene over Bodøterminalen øker, og det er behov for en planfri forbindelse mellom havnen og jernbaneterminalen. Fortsatt er det uklart når driften av den nye godsåtruten mellom Bodø og Tromsø kommer i gang. Mo i Rana, Dunderland, Røklund, Fauske og Bodø har fått forlengede kryssingsspor, men bare sporet i Dunderland er i bruk. De øvrige tas i bruk når det nye togstyringssystemet ERTMS er i drift på utsatt tid i 2024/2025. Så skal kryssingssporet på Sukkertoppen (Saltfjellet) etter planene stå ferdig i 2028/2029. Med innføringen av ERTMS blir det flere blokkstrekninger på banen og togene kan kjøre tettere etter hverandre. Manglende robusthet er en kritisk faktor om infrastrukturen skal tilpasses for et klima i endring. Etterslepet er stort og mye behøver gjøres for å sikre tilliten til toget.

### Vei og sjø

Statens vegvesen og Nye veier uttalte bekymring for reduserte rammer i kommende

NTP. Det foreligger derfor en usikkerhet om hvilke veiprosjekter som kan realiseres om man vektlegger modenheten i prosjektene. Mulige endringer i prioriteringsrekkefølgen kan resultere i at viktige veiprosjekter, både i regionen og resten av landsdelen, kan bli satt på vent. For framdriften på E6 FauskeNarvik er det viktig at man klarer tidsplanen for den nye 43,5 km lange traséen gjennom Sørfold (MegårdenMørsvikbotn). På E6 mellom Fauske og Bognes er det planlagt ytterligere utbedringer. Behovet er stort.

For sjøtrafikken er man opptatt av gode løsninger for kystsamfunnene. Det skal satses på hurtigbåt- og fergetrafikk, godstransport på sjø og forbedringer av fiskerihavnene. Flere innsatser skal rettes mot tilrettelegging av havneanlegg og tryggere innsamlings- og farleder. Positivt er at begge fergeoverfartene på E6 / Rv 826 over Tysfjord (BognesSkarberget og DragKjøpsvik) nå driftes med el. Man forventer en suksessiv overgang til utslippsfrie ferger på alle overfarter i Nordland.

### Luftfart

Troels Sandreid, lufthavnsjef i Bodø, orienterte om Avinor. Det statlig eide selskapet drifter 43 flyplasser med til sammen 2 800 ansatte. Men fortsatt merkes effektene av pandemien, hvor man sitter igjen med et inntektstap på 16 mrd kr. Det har fått konsekvenser for vedlikeholdet som er kuttet med en mrd.kr. Den nye flyplassen i Mo i Rana skal være klar i 2027, og i april neste år er det planlagt byggestart av den nye flyplassen i Bodø (beregnet ferdig 2029/2030). Så skal Gardermoen få nytt bagasjeanlegg og tårnsystem. Annet på gang er at et titall flyplasser går over til fjernstyrte tårn, hvor inn- og utflygning styres fra et kontrollsen-ter (RCT Bodø). I 2024 blir Andøya flyplass sivil og Avinor tar over driften fra forsvaret. Andre tiltak er innføring av digitale systemløsninger (s.k. grensesnittprosjekter), miljøoppyrdding og forbedring av tilførselsveier. Norsk luftfart skal være fossilfri i 2050, men Avinor har intensjoner om nå dit allerede i 2030.

### Grønne transport

Alle foredragsholderne var innom det grønne skiftet i transportsektoren. Om enn i noe varierende grad. Mest merket man seg Kristin Rognerud, prosjektleder i Rana Utvikling, om prosjektet ACE Green, som det kanskje mest treffsikre. ACE Green er et EU-prosjekt for å fremme en grønn godskorridor nord-sør. Der inngår ASKO-toget, godstoget mellom Alnabru og Bodø og sjøveis godstransport mellom Bodø og Tromsø (Nord-Norgelinja). Hvor ASKO Maritim vil gjenetablere den tidligere godsruta med drift av to utslippsfrie skip for kombitransport.

Hun kunne opplyse at utviklingen av ASKO-toget har stoppet opp. Det for at Bane Nor ikke kan tilby flere togteiler på helstrekningen OsloBodø (overbelastning på sporet). Derfor haster det med tiltak for å bedre sporkapasiteten. Det er en forutsetning om staten ønsker å sikre en bærekraftig framdrift for en grønn jernbanekorridor nord-sør OsloBodø. På kort sikt så ASKO muligheten for å kunne øke antall godstogpar /døgn fra fire til fem når ERMTS innføres på Nordlandsbanen. Av Kristin ble man påminnet om at den forrige NTP-en bommet totalt på prognosene for godstransport på Nordlandsbanen. For å svare opp til bærekraftsmålene må investeringene på banen nord for Steinkjer regnes opp til ca. 13 mrd. kr. Da fordelt med 6 mrd. til økt kapasitet og 6,4 mrd. til elektrifisering/batteridrift.

### Nord-Norgebanen

Som kjent konkluderte Jernbanedirektoratet ved overleveringen av KVVU Nord-Norgebanen med ikke å anbefale bygging av banen. Dermed blir det opp til Stortinget om løftet i Hurdalsplattforma står seg. I den rådende situasjonen i våre nærområder er behovet for økt sikkerhet og beredskap i nord

løftet fram som et argument for utbygging av et mer robust og redundant landbasert transportsystem.

Marianne Dobak Kvensjø (H), samferdselsråd i Nordland fylkeskommune, tok i sitt innlegg opp at bare 3 % av de nasjonale samferdselsmidlene kommer fylket til del. Det samtidig som etterslepet på fylkesveinet bare øker. Her forventet seg fylkeskommunen en stortilt og samordnet satsning i neste NTP for oppgradering av fylkesveinet. Samferdselsråden stod opp for kollektivtrafikkens målsettinger for lav- og nullutslipp, men ønsket mer satsing på vei, sjø og fly enn forlengning av jernbanen videre nordover. - Man får nøye seg med hva staten vil være villig til å levere av tiltak på Nordlandsbanen og Ofotbanen. Hennes klare melding var at den anbefaling som kommer å legges fram for fylkestinget vil være et nei til Nord-Norgebanen.

Man merket seg at også Naturvernforbundet, som var med på videolenk, var negativ til Nord-Norgebanen. Som hovedsakelig begrunnelse ble nevnt arealtap, naturvernintresser og heller å satse på den transportinfrastruktur man har.

### Vedtak i fylkestingene

Fylkesråden i Nordland fikk ikke helt med seg fylkestinget på et klart nei til Nord-Norgebanen. Fylkestinget valgte en mer nøytral og avventende linje som også holder døren åpen for nye runder. Se for øvrig innlegget «En nasjonal satsing» på <https://www.facebook.com/jernbane.no/>

Fylkestingene i Troms og i Finnmark vedtok hhv. 5.12.23 og 30.1.24 skarp kritikk av konseptvalgutredningene for Nord-Norge. De mener kvalitetssikringen (KS1) må være klar i god tid før Stortinget skal behandle transportplanen (NTP).

Troms ber regjeringa planlegge 1. byggetrinn Ofotbanen-Setermoen-Balsfjord. Finnmark mener at utvidelse av jernbanen i nord først bør gjøres mellom Finland og Skibotn/Alta, og at videre påkobling gjøres nordøstover gjennom Finnmark og sørover til Nordland.

## Høringsuttalelse til konseptvalgutredningen for Nord-Norge-Banen

**For Jernbane finner at konseptvalgutredningen for Nord-Norge-banen (KVVU NNB) tegner svært grove trasékorridorer og har gjort en rekke uheldige forutsetninger som med nødvendighet førte til et dårlig resultat.**

□ Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

Her følger et utdrag av vår høringsuttalelse, hele kan leses på [jernbane.no](http://jernbane.no). KVVUen savner det grunnleggende premisset for at NNB kan oppnå positiv samfunnsøkonomi: - en helhetlig plan for å utvikle en moderne dobbeltsporet bane for høy fart helt fra Oslo til Tromsø (Norgebanen). Langdistanse (bl.a. overført flytrafikk) må være en vesentlig inntektskilde. Vi anser det imidlertid sannsynlig at NNB også som «isolert» prosjekt har potensial for et vesentlig bedre resultat på alle områder enn det KVVU-en hevder.

Vi viser også til Norsk Bane AS "Faglig vurdering av KVVU Nord-Norge-banen", på oppdrag fra Troms og Finnmark fylkeskommune

### Trafikk og marked

Mye av det potensielle markedet for NNB befinner seg utenfor Nord-Norge: langdistanse persontrafikk (som overført flytrafikk) og gods fra/til Sør-Norge og utlandet. FJ mener at full nytte først oppnås når en sammenhengende høyfartsbane Oslo-Tromsø, muligens videre, er utbygd.

Reisetid Oslo-Bodø i et høyfartskonsept og Fauske-Bodø med ny bane er vist i NSBs utredning fra 1992 (hovedrapporten side 13 og 32). Noe tilsvarende er verken drøftet eller forutsatt i KVVU-en fra 2023! Det farger ambisjonsnivået (lav dimensjonerende hastighet, enkeltspor, få stasjoner og terminaler). KVVU-ens resultater: lange reisetider, lav kapasitet, svakt rutetilbud og dårlig økonomi.

Ingen stasjoner og terminaler er forslått på de 180 km mellom Fauske og Narvik. Ingen stasjon er foreslått nærmere Tromsø enn Storsteinnes, en avstand på 86,4 km. KVVU-en har lagt til grunn bare to daglige togpar per delstrekning, et svært dårlig tilbud for framtida. I dag har Bratsbergbanen 8 togpar på virkedagene, Flåmsbanen 4 i lavsesong og 9 i høysesong, Raumabanen 4, Arendalsbanen 8, og Rognan-Bodø tilbys i sum 11 avganger hver retning på virkedagene. Den lange Nordlandsbanen har riktig nok bare 2 gjennomgående togpar per dag, det ene er natotog.

Videre ser KVVU-en bort fra persontrafikk med Sverige og Finland, korrespondanser

mellom delstrekningene, reiser kortere enn 70 km og "skinnefaktoren" - at folk og næringsliv foretrekker tog framfor lastebil, buss og fly gitt et sammenliknbart tilbud. Transportmodellen som KVVU-en bruker, NTM6, er utviklet for å undersøke trafikantadferd ved mindre endringer i transporttilbudet, ikke store endringer slik en moderne konkurransedyktig NNB vil innebære. Persontrafikken modellen har beregna er som en konsekvens minimal. Vi mener det må nye forutsetninger og nye beregninger til.

KVVU-en burde sett på hva som kan oppnås om Bodø, Narvik, Harstad og Tromsø knyttes tettere sammen med reisetider på 1-1:30 t. Da det ble satset på lokaltog på Jærbanen i 1991, lå ikke omfattende trafikk- og lønnsomhetsberegninger til grunn. Det ble likevel en knallsuksess. Trafikken har siden økt med flere 100 %. Tilsvarende er erfaringer fra andre land, både opprusting og bygging av høyfartsbaner. De er meget gode. Folk og næringsliv vil ha tog når det er attraktivt. Slik vil det også være nord i Norge.

### Energi og klima

KVVU-en sier lite om dette sjøl om det er en av 3 hovedbetingelser for transportplanarbeidet (NTP). Miljødirektoratet har anslått et økt behov for fornybar strøm til transport fra 2 TWh i dag til 60 TWh i 2050. Direktoratet påpeker: " Mye transport kan unngås eller flyttes til mer energieffektive





transportformer. En mer energieffektiv transportsektor vil gi mindre behov for kraft og være mindre ressurs- og arealkrevende.

Jernbane er velegnet for lange, raske og tunge transporter, og sporbundet trafikk er arealeffektivt i byområder. Togets andel av transportarbeidet i Norge er lav, både for gods og personer. Deler av landet har ikke jernbane. Potensialet for utbygging bør derfor være stort. KVVU-en drøfter ikke sannsynlig utvikling dersom NNB ikke bygges.

Foreslått trasékorridor er 1 km bred. Grunnforhold og terreng kan variere stort innafor 1 km og dermed påvirke pris, inngrep og klimagassutslipp. Korridorer er f.eks. foreslått gjennom et boligområde på Setermoen og friluftsområde i Tromsdalen.

Korridor med bruer gjennom Sørfold er silt bort «fordi man har liten erfaring med lange enkeltsporete bruspenner». Knappt noen har det, da slike har liten hensikt. Lange spenn krever bred og stiv bruplate med god plass til dobbeltspor og kanskje veg. "Dype fjorder" er markert som ikke-soner. Men dybden er langt mindre interessant enn bredden, da det er den siste som bestemmer spennet.

Av omsyn til samfunnsbygging og beredskap bør de 180 km mellom Fauske og Narvik ha minst én stasjon og terminal. Ingen er med i forslaget, mye fordi brualternativene er silt bort eller ikke undersøkt nærmere.

### Fauske-Narvik

Tre av fire korridorer krysser Hellmofjorden på skrå over en 4-5 km lang strekning. Det er ugunstig. Ei bru bør krysse i noenlunde rett vinkel på fjorden der den er tilnærmet smalest. En korridor er tegna via Hellmobotn i store konflikter med natur- og kulturinteresser. Videre er det skissert trasé over Mannfjordbotn naturreservat.

Hvorfor er ikke en midtre, kortere og mer optimal trasé via Sørfold, Kjøpsvik (stasjon ønskelig) og Tysfjord undersøkt? Sør for Kjøpsvikundet vil denne omfatte moderate bruspenner på 700–900 m og muligens hengebru med spenn på ca. 1050 m inn mot Kjøpsvik. Dette er vesentlig kortere enn verdensrekorden for jernbane, 1408 m over Bosporos. Korridoren kan muligens kombine-

res med fergefri E6 (kombinerte bruer nær Kjøpsvik?), og den vil bety større reiseoppløse enn lange tunneler via Hellmobotn og Sørfjordbotn.

### Narvik-Tromsø

Det er markert en stor sone nord for Bardufoss hvor det ikke bør bygges bane. Derimot planlegger Vegvesenet her "Ny E8 Østre Malangen-korridor" som vil forkorte vegen til Tromsø med mer enn 40 km. Vegprosjektet er anbefalt i KVVU-en for alle transportløsninger i Nord-Norge. Her burde det ligge til rette for et fellesprosjekt bane/veg. Etter vårt syn er nye og mer grundige traséstudier helt nødvendige.

### Dimensjonerende fart

Om noen landsdel måtte ha behov for og egne seg for høy fart, bør det være Nord-Norge. Avstandene til Sør-Norge og markedene for sjømat i utlandet er store, og høy fart er nødvendig om toget skal oppnå konkurransedyktige reisetider med fly og langdistanse vegtrafikk. Et fartsnivå på 270–320 km/t er trolig relevant.

### Planlegg dobbeltspor

KVVU-en legger enkeltspor til grunn, noe vi mener er lite fremtidsrettet. Dobbeltspor gir helt andre forutsetninger for togtilbudet. Göteborg-Stockholm har dobbeltspor med plass til over 30 avganger per virkedag og retning. Mellom Oslo og Bergen går det for tida 3 dagtog, etter 1. mai, 5 dagtog. Enkeltspor betyr venting og kryssing, lavere gjennomsnittsfart og lavere kapasitet. Det koster heller ikke 100 % mer å bygge dobbeltspor, snarere 30–40 % ut fra erfaring. Man er uansett i området med maskiner, materiell og fagfolk. Skulle det seinere bli behov for økt sporkapasitet, vil det medføre ulemper for togtrafikken, bli dyrere per km, og det kan medføre større arealbeslag og lavere dim. fart enn om banen var blitt bygd med dobbeltspor i utgangspunktet. Vi vil påpeke at en trasé for høyere fart også vil være en kortere trasé.

### Høye kostnader

KVVU-en har lagt til grunn en gjennomsnittlig kilometerkostnad på ca. 570 mill. 2022-kr. Stasjoner og godsterminaler kommer i tillegg. Dette er en høy pris for enkeltspor.

### Noen prosjekter til sammenlikning:

Dobbeltspor Farrisidet–Porsgrunn, ferdig 2018, km-kostnad ca. 460 mill. 2022-kr, med omtrent like høy tunnel- og bruandel som KVVU NNB. Tross høy tunnel- og bruandel ble Farrisidet–Porsgrunn et av de rimeligere dobbeltsporprosjektene på Østlandet.

4-feltsveg E18 Langangen–Rugtvedt, under bygging, krevende landskap med fjellkoller og to fjorder. Vegen skal bli 17 km lang med doble bruer og tunnellop: 66 % tunnel, 7,6 % bru og resten dagstone. Kontraksverdien 5.300 mill. kr. ex. mva., per km 311,8 mill. – 260 mill. mindre enn KVVU NNB.

Norrbotniabanan i Sverige, under planlegging og bygging, 270 km nytt enkeltspor Umeå–Luleå, kostnadsanslag 40 mrd. 2021-SEK eller 148 mill./km. Dette er også et komplekst prosjekt med 250 bruer og i tillegg 550 km nye veier. EU yter 50 % medfinansiering.

### Svært høye klimagassutslipp fra materialer og bygging:

KVVU NNB har beregna samlede klimagassutslipp på 7,75 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekv = 17,7 tonn per meter, svært høyt for enkeltspora bane. Her følger noen eksempler fra 4-feltsveg og jernbane:

Langangen–Rugtvedt 17 km (under bygging): 150 500 tonn CO<sub>2</sub>-ekv, tilsv. 8,85 tonn/meter, 1/2 av beregna for NNB.

Rugtvedt–Dørdal 16,5 km (ferdig): Kupert landskap, 13 bruer, 9 kulverter, omfattende sprengning og planering var nødvendig. 62 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekv, tilsv. 3,76 tonn/meter, drøyt 1/5 av beregna for NNB.

Umeå–Skellefteå (første etappe av Norrbotniabanan i Sverige): Prognosen er 400 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekv. tilsv. 3 tonn/meter, ca. 1/6 av beregna for NNB.

Vedtar Stortinget å bygge en moderne, konkurransedyktig NNB, vil den også få større inntekter og bli mer økonomisk sjølhjulpen. Høyhastighetsutredningen i 2012 kom også til denne konklusjonen. Se "konklusjoner og oppsummering av arbeider i fase 3: del 1, nedst på s 91.

### Systemkrise

Følsomheten i systemet er påtagelige. En svakt utbygd jernbane, en konservativ og uoversiktlig forvaltning, og et oppsplittet driftssystem som hemmes av gamle forsømmelser, gjør at norsk jernbane står i en krise man ikke kommer ut av før det tas tydelige grep. Mange skulle mene et paradigmeskifte.

## Dobbeltspor på Ofotbanen, innsatser på Nordlandsbanen og Nord-Norgebanen

Debatt - Mulighetene for dobbeltspor på Ofotbanen og innsatser på Nordlandsbanen opp mot en fullt utbygd Nord-Norgebane, og realisering av en moderne stambane nord-sør i korridoren Tromsø Oslo (Norge-banen), må inn i NTP 2025-2036.

□ Gunnar A. Kajander (nestleder@jernbane.no)

## Avsporingen i Vassijaure

Hendelsen med maltoget som sporet av i Vassijaure på svensk side den 17. desember i fjor, med store skader på infrastruktur og togmateriell, fikk stor oppmerksomhet. Når den grensekryssende trafikken på en så viktig forsyningsbane som Malmbanen / Ofofbanen sto stille i 65 dager blir det store konsekvenser, se artikkel på side.

## Dobbeltspor på Ofofbanen

Avsporingen har forsterket regionens ønske om dobbeltspor. En framlagt løsning er et dobbeltspor delvis lagt i en egen trasé med forholdsvis høy tunnelandel, for å sammenføres med Malmbanen på svensk side nær Vassijaure. Men prosjektet er tett knyttet til hva man bestemmer på svensk side. Utfallet styres i stor grad av LKABs prognoser og behov for økt kapasitet i malmtransporten på strekningen Kiruna Narvik.

I den vurderingen må man anta at svenskene også overveier behovet for dobbeltspor på Malmbanens sørlige strekning Kiruna (Svappavaara) Gällivare Luleå, hvor LKAB kjører malmtog til utskipningshavnen i Luleå. Da hovedsakelig til kunder i Østersjøområdet. I tillegg kommer gods- og persontrafikken å øke når den nye og mer moderne stambanen Umeå Luleå (Norrbotniabanen) er fullført, etter planen i 2033. Etter fullført oppgradering av banestrekningen sør for Botniabanen (Umeå-Kramfors) er hele den nordlige delen av den nye kystnære stambanen Sundsvall Luleå (Haparanda) bygd ferdig. Med Norrbotniabanen øker dessuten spor kapasiteten når den eksisterende stambanen (Övre Norrland) sør for Boden blir avlastningsbane (utgjør et s.k. teknisk dobbeltspor).

Effekten av Norrbotniabanen åpner for nye regionale og internordiske togsystemer og utbyttetraffikk på Malmbanen / Ofofbanen, som vil ha betydning for utbygging av dobbeltspor. Dessuten kommer rådende forhold opp mot sikkerhet og beredskap i nord til å drive fram kravet om flere alternative transportveier (redundans) for å ivareta militære, industrielle og sivile forsyningslinjer. Det må følges opp i kommende NTP 2025-2036, hvor det i samråd med svenskene avsettes midler til oppgradering av foreliggende planer. Men dobbeltspor på Ofofbanen leverer ikke på nasjonale forutsetninger som påtenkt statlig kompensasjon for ikke å bygge Nord-Norgebanen.

## Nordlandsbanen

Alle med rimelig innsikt i Nordlandsbanens tilstand forstår at en opprustning av Nordlandsbanen, om man legger de to nylig gjennomførte konseptvalgutredningene til grunn, ikke oppfyller Hurdalsplattformens intensjon om en moderne jernbanekorridor

som skal binde Nord-Norge og nasjonen tettere sammen. Nordlandsbanens infrastruktur og traséføring utgjør store begrensninger. Om Nordlandsbanen skal ha en funksjon som står seg i framtiden, med eller uten en fullt utbygd Nord-Norgebane, kreves en rekke tiltak:

- Deler av banen må legges i nye og rakere traséer med mulighet for partielle dobbeltspor.
- Infrastrukturen må rustes opp for hel-elektrifisering, større hastighet og en mer effektiv togstyring.
- Prioriterte terminaler og stasjonsanlegg må fornyes/rustes opp og utvides med forlengede kryssingsspor.
- Knutepunkter for langdistanse overgangstrafikk må tilrettelegges for enkle og raske overganger.
- Togsystemene må integreres med Dovre- og Rørosbanen for innføring av daglige langdistanse fjerntog uten bytte i Trondheim.
- Det må kjøres flere persontog og lengre godstog. I fjerntrafikken må det settes inn langdistanse kom-fortog både i dag- og nattogtrafikken.

Lite i de to KVVU-ene tar høyde for slike ambisjoner. Et forsømt og fragmentert transportsystem som ikke svarer opp nasjonale bærekraftsmål vil fortsatt ha en nedbremsende effekt på utviklingen. Nordlandsbanen får nå tilført 700 mkr av Bane Nors tiltaksbudsjett. Det er uansett nødvendig for å få ned vedlikeholdsetterlepet. Men det er fortsatt langt fram for å klare overgangen til en utvikling mot neste generasjon jernbane. Heller ikke forbedringer på Nordlandsbanen kan brukes som påtenkt statlig kompensasjon for ikke å bygge Nord-Norgebanen.

## Totrinns utbygging av Nord-Norgebanen

Fleire har tatt til orde for at banen bør bygges i to trinn. Først Narvik-Tromsø (kalt Tromsbanen) med eventuell sidearm til Harstad, koblet til Ofofbanen / Malmbanen, og deretter et andre trinn Fauske Narvik (her kalt Hålogalandsbanen). Andre mener at nye baner skal planlegges, fullfinansieres og bygges som et helintegrert prosjekt og ikke som avdelte strekningsprosjekter med lange tidsintervaller.

Den diskusjonen får man ta. Men det må prøves ut fra en faglig og politisk tilnærming til de mange muligheter Nord-Norgebanen tilfører som totalprosjekt. Både realiseringen av en moderne stambane nord-sør og at det norske stamnett sammenføres med Ofofbanen / Malmbanen.

Etter den sterkt kritiserte KVVU-en for Nord-Norgebanen har Jernbanedirektoratet et til-

litsproblem i nord. Det har gjort at mange ønsker å trekke inn uavhengige fagmiljøer, også utenlandske, i den videre prosessen. Totalprosjektet vil kreve en betydelig trimming av Jernbanedirektoratet som overordnet forvalter og Bane Nor som infrastrukturereier og hovedentreprenør. Tilgang på læring, kompetanseforsyning og anleggsressurser må i stor grad hentes fra utlandet. En investering som kommer å betale seg med de erfaringer og den modenhet man oppnår nasjonalt, og som man kan ta med seg inn i nye baneprosjekter. Da som en ekstra avkastning fra Nord-Norgebanen.

## Bygg Nord-Norgebanen

For at helheten i transportsystemet skal fungere kan landsdelen nord for Fauske ikke bli liggende i ei bakevje. Det setter fokus på tidsfaktoren. Med beregnet prosjekterings- og byggetid på nærmere 10 år må et vedtak innebære byggestart i 2026/2027. Dessuten en snarlig oppstart av de utlovede tiltakene på Nordlandsbanen. Det er avgjørende for at banen i senere tiltaksperioder skal komme i fase med en fullt utbygd Nord-Norgebane. Men også på kort sikt for å forbedre togtilbudet og attrahere mertrafikk som gir synergi for Nord-Norgebanen.

## Den norske statskassa er enorm

Å sette av en «arktisk andel» av avkastningen fra Statens Pensjonsfond Utland, som gjør landsdelen mer bærekraftig og økonomisk selvgående, må da være en realinvestering for framtiden. Hvor moderne skinnegående trafikk utgjør navet i transportsystemet. De som styrer over norsk jernbane må ta inn over seg utviklingen i andre jernbaneland, og ta til seg forutsetningene for utbygging av et euro-nordisk jernbanenett bygd for UICs standard for høyfart.

## Nord stemoderlig behandlet

At man i Nord-Norge i mangt kjenner seg stemoderlig behandlet er et vidtrekkende fenomen. Løftet som ble gitt i Hurdalsplattformen om Nord-Norgebanen (Jf. vedtak den 20. april 2021, hvor et klart flertall på Stortinget ba regjeringa igangsette arbeidet med realisering av Nord-Norgebanen) får ikke komme som et løftebrudd på siste side i kommende NTP.





# Fjerntog som nostalgi eller klimakur



I EU er høgfallsbaner eit målretta tiltak i det grønne skiftet. Høg energieffektivitet og produktivitet er viktige årsaker. Ein studie publisert av EU-RAIL januar 2023 føreslår ein hovudplan for nettverk og koordinert gjennomføring med tilstrekkeleg finansiering.

□ Per Kvermark (p-kver@online.no)

Målet innan 2050 er eit høgfallsnett minst tre gongar så stort som dagens. Dette krev investeringar på 550 mrd. euro, men kan gje ei netto samfunnsnytte på 750 mrd. Tyskland, Frankrike, Spania og Italia la grunnlaget for denne ambisiøse politikken då dei starta utviklinga av sine høgfallsnett på 1970- og 1980-talet. Kontrasten er stor til norsk politikk:

1. I dag er verken baneetatane, regjeringa eller Stortinget pådrivar for eit nasjonalt høgfallsnett, men gjensidig passive. Sidan Jernbaneverkets omdiskuterte utgreiing 2012 er interessa felle, i faglege og politiske miljø som i media.
2. Investeringssetterslepet i eit moderne nasjonalt banenett er enormt.
3. Med dagens standard er det nasjonale banenettet marginalisert i det grønne skiftet.

## Ute av politikken og samfunnsdebatten

Høgfallsbaner (m.a. Oslo–Trondheim) er kortfatta omtalt i Nasjonal transportplan 2018–2029 og 2022–2033, men utan oppfølging. Temaet er fråverande både i Klimakur 2030 og vedlegget til statsbudsjettet omtalt som «Grønn bok». Sjølv parti med temaet i sine program tek det sjeldan eller aldri opp på Stortinget. Informasjon og kunnskap om høgfallsbaner kjem sjeldan frå rikskanalen NRK, norske forskar- og universitetsmiljø eller ingeniørforum som Teknisk ukeblad og Tekna. Miljørørsla er i 2023 ingen samla pådrivar og informant for det tevelføre alternativet til flyet. Denne utviklinga var kanskje å venta når baneetatane salderer visjonane og er utan planar som påviser vesentlege resultat.

## Trafikken og marknaden

Det store potensialet for økonomi, energi og klima er fjerntrafikk og intercity på høgfallsbaner – flymarknaden, langdistanse biltrafikk, forutan gods. I sentrale strop er intercity viktig for å avlasta eit ekspansivt vegnett. På utdaterte baner går fjerntrafikken i økonomisk balanse og utførde i 2019 såpass mykje som 30,3 prosent av det innlandske transportarbeidet med tog, fjerntrafikken og intercity samla 55,5 prosent. Flysambandet Oslo–Trondheim hadde 2,1 mill. passasjerar. Sambanda relevante for ei Vestlandsbane frå Austlandet via Haukeli til Stavanger, Haugesund og Bergen, inkludert Stavanger–Bergen og forgreining til Sørlandet, hadde 5,3 mill. Før pandemien flaug nordmenn 8–9 gongar oftare innanriks enn EU-borgarar.

## Energi- og klimapotensialet

Jarnbane har låg rullemotstand, nyttar elektrisiteten direkte utan omvegen om batteri og er energigjerrig. Moderne dobbeltspor er kapasitetssterke og arealeffektive. Eit høgfallstog med 65 prosent kapasitetsutnytting er 10–11 gongar så energieffektivt som store passasjerfly, ca. 3,3 gongar så effektivt som stor elbil (med 1,6 personar) og godstog på moderne bane 7 gongar så effektivt som ein 50 tonns lastebil på hydrogen. Norsk Bane reknar i dag at eit nasjonalt høgfallsnett som inkluderer Oslo–Tromsø, vil redusera elkraftbehovet med ca. 10 TWh årleg. Ein presentasjon frå Deutsche Bahn International og Norsk Bane mai 2012 påviste årleg reduserte CO<sub>2</sub>-utslepp på til saman 1,440 mill. tonn for Vestlandsbane og Oslo–Trondheim/Ålesund. Prognosen for Jernbaneverkets intercityprosjekt på Austlandet 2012 var på 45 000 tonn, eit tal som no er kraftig redusert.

## Investeringssetterslepet og det grønne skiftet

At fjerntog er energieffektive hjelper lite så lenge dei ikkje er tevelføre med fly og knapt med biltrafikken. Sidan fjerntogressansen i Japan og Europa har norske fjernsamband

lege der dei vart bygde for generasjonar sidan, som bratte enkeltspor for 70–80 km/t i gjennomsnitt, nær sisteplassen i Europa. Kapasiteten er heilt i utakt med politiske ynskje om massiv godsoverføring frå vegane. Bane NORs Fjerntogstrategi 2019 indikerer at Oslo–Trondheim berre tek mellom 10 og 18 prosent av flymarknaden; internasjonal erfaring syner ca. 80 prosent for toget når reisetida mellom endepunkta kjem ned i 2,5 timar. Utan nye fjernsamband er norsk jarnbane støytt ut i mørke både som reisemåte og klimakur. Vil dei folkevalde nå klimamåla for samferdsle med fjerntog som nostalgi, kulturminne og historie, med flyskam og udekte reisebehov? Har dei opsjon på superleiar-teknologi til store elfly og Sareptas krukke av mineral som skal sikra bilismen med batteri?

## Noregs fyrste høgfallsbane?

Oslo–Trondheim via Hamar er kanskje den korridoren der ein raskast kan oppnå resultat og erfaring – teknologisk enklare enn nye samband til Vestlandet, utan kompliserte fjordkryssingar og truleg eigna for delprosjekt. Oslo–Hamar får ein relativt høg standard i nær framtid. Intercity kombinert med fjerntog i høg fart kan, ifylgje Konseptanalysen for intercity 2012, resultera i positiv samfunnsøkonomi. Det gjeld spesielt Oslo–Lillehammer. Så seier KVVU-en for Nord-Norge-banen indirekte at ei moderne bane Oslo–Fauske/Bodø er avgjerande for at prosjektet skal lykkast med samfunnsøkonomi, klimarekneskap og i det heile oppnå politisk gjennomslag. Med 20 timars reisetid Oslo–Tromsø på mest utdaterte baner vert Nord-Norge-banen ei region- og lokalbane med tynt trafikkgrunnlag og låg inntening.

## Eit samanføydd Europa

Ei vidare utvikling av prosjektet Oslo–Trøndelag er ein endå raskare korridor på vestsida av Mjøsa, med vestleg innføring til Oslo og såleis kopling sørover til Follo- og Europabanen. Medlemslanda i EU får økonomisk støtte frå EU-fonda til høgfallsprosjekt og til prosjekt som fjernar sekkestasjonar og føyer Europa saman (t.d. Västlänken i Gøteborg). Ein samanhengande moderne akse Hamburg–Oslo–Tromsø kan bli viktig i EUs TEN-T-kjernenett.

Norske politikarar ber eit tungt ansvar ved å ha neglisjert det nasjonale banenettet gjennom tiår. Dei står framfor ei formidabel oppgåve i å ta att det forsømde, ikkje minst økonomisk. Samtidig har norsk jarnbane potensial for sær radikal forbetring, med resultatata som ligg i det.



# 5 PÅ TOGET

Intervjuet er gjort på Rørosbanen 7. desember 2023. Redaktøren spurte om de reisende synes Norge bør bygge nytt dobbeltspor mellom Trondheim og Oslo.



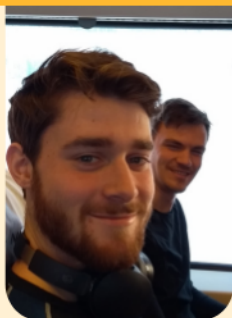
## Ola

Han tok drosje til Tynset st og skal til Oslo S. Der går reisa videre med T-banen til Lambertseter. - Dette er både arbeids- og fritidsreise, sier han. Han har tatt denne turen en del nå. Han tar også tog til OSL noen ganger i året. - Forrige helg tok jeg toget til Melhus, forteller han. - Til daglig reiser jeg lite. Det blir korte turer til sentrum. Ola har bil, sykkel og spark. - Alternativet på denne reisa hadde vært bil, men det er ikke noe jeg ville valgt med mindre jeg måtte. I hvert fall ikke på denne årstida, sier han. - Av og til reiser jeg til Hamar. Viss jeg kan velger jeg tog da også, sier Ola. - Vi har dobbeltspor mellom Oslo og Trondheim bare vi bruker det! Rørosbanen må rustes opp! Det blir billigere enn å bygge nytt gjennom Gudbrandsdalen, sier Ola.



## Roald

Han tok drosje til Trondheim S og skal til Oslo S. Der går turen videre med T-bane + bil. Dette er ei fritidsreise han tar 2-3 ganger per år. - Vanligvis reiser vi via Lillehammer, forteller Roald. Når det gjelder det mest en blanding av gange og bil. Han eier en sykkel, men bruker den lite. - Buss hadde definitivt ikke vært noe alternativ. Jeg liker å reise med tog. Jeg tar en del fly og, forteller Roald. Når det gjelder ev. nytt dobbeltspor Trondheim - Oslo svarer han at det i dag er problematisk med kryssinger, men at dobbeltspor ikke ville vært avgjørende for reisevalget.



## Arthur og Oliver

De kom til fots til Trondheim S og reiser via Røros og Hamar til Lillehammer. Der går turen også videre til fots. Dette er ei fritidsreise. Det er første gang Arthur er i Norge. Oliver har reist Oslo-Bergen før. Hjemme i Nederland går de daglige reisene mest til fots. I Oslo hvor han studerer reiser han mye kollektivt. Han har også en sykkel i Oslo. De har valgt toget for å oppleve naturen og landet. Rørosbanen er perfekt for det formålet, sier de. - For arbeidslivet og godstrafikken vil et dobbeltspor være det beste, sier de.



## Gunn

Ho kom til fots til Tynset stasjon og skal til Koppang. Der går også turen videre til fots. - Det er 15-20 min. å gå forklarer ho. Dette er ei fritidsreise. - Jeg tok turen oftere før når det gikk flere tog. Nå er det flere måneder sida sist, sier ho. Ho har ikke sykkel eller bil. Til daglig reiser ho mest med buss og tog. - Jeg kunne valgt buss i stedet men liker tog best, sier ho. Ho ville absolutt hatt nytt dobbeltspor mellom Oslo og Trondheim.

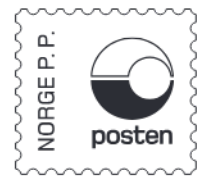


## Kasandra

Hun tok buss til Trondheim S og skal til Rena. Der blir hun henta med bil. Dette er ei fritidsreise ho ikke tar ofte. - Til daglig går jeg mest og tar en del buss, svarer ho. Kasandra har ikke sykkel eller bil. - Jeg kunne valgt noe annet, men tog var enklest og billigst. - Så tenker jeg også på miljøet, sier ho. Dobbeltspor har ho ikke tenkt så mye på, men sier at det ville vært et fint alternativ til fly.

- og dette toget reiste vi med





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

## Kundene tilbake til Vy

Red. kilde: pressemeld. Vy 19.2

### Persontog

– Antall togreiser med Vy i Norge har økt med 18 % fra 2022 til 2023, og er på nivå med før pandemien, melder Vy-gruppen i en pressemelding 19.2. Driftsinntektene i 2023 ble 19,1 mrd. NOK, en økning på 1,4 mrd fra 2022.

Jernbanedirektoratet tildelte de to 10-årige togkontraktene på Østlandet til Vy i juni. De ble igangsatt ved ruteendringen 10. desember. I tillegg har Vy Bergens- og Vossebanen, Oslo-Gøteborg og 4 togkontrakter i Sverige.

Totalpunktligheten til Vys tog i Norge endte på 88 %, noe bedre enn 2022, men lavere enn målet på 90 %. Det ble gjennomført 62 millioner togreiser med Vy i Norge i 2023. Driftsresultatet for persontogvirksomheten ble 275 mill. kr.

### Godstog

CargoNets godsvolumer ble redusert med 3 % i 2023, og driftsresultatet endte på -79 millioner kroner (19 millioner i 2022). – 2023 har vært et tøft år for CargoNet. Kombinasjonen av ekstremværet Hans og ødeleggelsen av Randklev bru i august samt andre utfordringer med infrastrukturen og togmateriellet, har redusert kvaliteten på leveransene våre. Det er vi lei oss for, og vi gjør alt vi kan for å forbedre situasjonen, sier konsernsjef Gro Bakstad.

– Selv om lavere økonomisk vekst har redusert etterspørselen etter godstransport noe det siste året, opplever vi økt interesse for miljøvennlig godstransport på bane. Det gir oss grunn til å være optimistiske. Bedre og forutsigbare rammebetingelser er imidlertid helt sentralt for den langsiktige lønnsomheten og mulighetene for å gjøre nødvendige reinvesteringer i togmateriell, sier Bakstad.

### Buss

For bussvirksomheten har antall reiser økt med 14 % fra 2022. Spesielt ekspressbussene har fått flere reisende. – Vi kjenner kundene og markedet godt, og i 2023 utvidet vi blant annet bussruten mellom Kristiansand og Stavanger hele veien til Bergen, sier Gro Bakstad. Driftsresultat i Vy buss endte på 303 millioner kroner i 2023.

## SJ AB låner for å kjøpe nye fjerntog

De 1,75 mrd. SEK (158,4 mill. EUR) lånes fra den Europeiske Investeringsbanken (EIB). Banken eies av EU og skal bidra til å nå politiske målsettinger om konkurransevne, nyskaping, integrasjon og klima.

Red. kilde: pressemeld. SJ 2012

De 25 togsettene får en topphastighet på 250 km/t. Til sammenlikning får de første 17 fjerntogsettene Norske Tog AS har bestilt fra

Stadler bare en toppfart på 200. Anskaffelsen skal styrke den kommersielle persontogtrafikken. Togene skal først settes inn på Stockholm–Malmö som er den mest etterspurte i Sverige, og deretter videre til København. Seinere blir de satt inn på Stockholm–Göteborg samt til Oslo. Etter planen kommer togene i trafikk mellom 2026 og 2028.

Persontogtrafikken øker dobbelt så mye i Sverige som gjennomsnittet i EU, og forventes fortsatt å øke. Arvid Fred, direktør for rulende materiell uttaler: – SJ har startet sitt största investeringsprogram någonsin och om några år kommer vi att ha en av Europas modernaste fordonsparker. Det är absolut nödvändigt för att vi ska kunna fortsätta att bidra till såväl klimatmålen som tillväxten i Sverige.



NORSK JERNBANEFORBUND

