

FOR JERNBANE

Nord-Norgebanen s. 2, 12 og 14.

- Statsbudsjett 2024 s. 6

- Kontigent s. 2 og 8



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 forfatternes egen regning.

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

FORSIDEFOTO: Kongsvinger
FOTO: For Jernbane

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



INNHold

Lyntog	3
Dobbeltspor	4
Statsbudsjett	6
Forsinket	7
Gjenåpning	8
Lønnsom	9
Bjørnson, EU og Sverige	10
Train & Rail	11
Prøver ikke	12
Rørosbanen	13
Arctic Railway	14
Vogntog, 5 på toget	15
Ansvar, Regiontog	16

Leder

✉ Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

Også Nord-Norgebanen bør bygges

Bane NOR har beregnet gjenanskaffelsesverdien av dagens jernbane til 434 milliarder. I sin tid investerte nasjonen et statsbudsjett for å bygge Bergensbanen. I år tilsvarer 434 milliarder ca 25 % av statens utgifter. 280 milliarder, som Nord-Norgebanen er beregnet til, vil tilsvare ca 16 %. Statens pensjonsfond kan også tape seg med mer enn disse beløpene på et år.

Jernbanedirektoratet fraråder å bygge Nord-Norgebanen. Enhetsbedriften NSB hadde på 1990-tallet planer for høg-fartsbaner. NSB er siden erstatta med flere virksomheter og et direktorat som skal styre og koordinere norsk jernbane. I fjor fraråda direktoratet også å gjenåpne Ålgårdbanen på tett befolkede Nord-Jæren. Transportmodellen de la til grunn for 2050 bommet kraftig sjøl på dagens trafikk på Jærbanen.

Transport står for ca 25 % av energien vi bruker innenlands. Av dette stod jernbanen i 2019 for 1,3 %, klart lavere enn transportytelse på en 4 - 5 % av totalen. Transportsektoren slapp i 2021 ut 16,4 mill. tonn klimagasser. Av dette slapp jernbanen ut 0,05 mill. tonn, også det mye lavere enn transportytelse skulle tilsi.

Derfor er det å flytte transport fra luft og veg til jernbane en del av det grønne skiftet, og svar på energi- og klimakrisa. Men vi kan ikke flytte transport til en jernbane som ikke er utbygd.

Mange setter sin lit til batteriteknologien. Den har flere fordeler, men også begrensninger. Høy vekt og lav energitettethet gjør den lite egnet for luftfart av noe omfang i overskuelig framtid. Høgfartsbane er eksisterende teknologi. Tog kan gjøre stopp underveis og knytte landet tettere sammen. Fly er endepunktstrafikk. Tog er velegnet for gods, fly i begrenset grad.

Batterier trenger råvarer som må brytes ut av naturen med tilsvarende inngrep og energibruk. Gruveavfall forsurer miljøet. Produksjon av elbil fører derfor til større utslipp enn fossilbil. Det tar en del tusen kjørt km før elbilen er klimanøytral. Vi vil advare mot å bytte ut fossilavhengigheten med en like stor batteriavhengighet.

Det er også et betydelig energitap ved lading og når det er kaldt. Tog har vært elektromobilitet i verden i over 140 år og kan effektivt driftes direkte på strøm.

I Hurdalsplattformen har Støre-regjeringen lovet å føre en offensiv jernbanepolitikk. Nå må de følge opp, ikke skyve byråkratiet foran seg.

Medlemskontingent 2024

I midten av bladet har vi stifta inn en giro for betaling av kontingenten. For personlig medlem er den på 300 kr, og kan betales til konto: 1254.20.33523.

Vi har i år valgt å gi ut bare 3 utgaver av For Jernbane. Dette fordi vi har fått en kostnadsøkning på produksjonen og fordi vi trenger å bruke penger på ny hjemmeside og medlemsverving.

Lyntog i Norge

Det er på tide norske politikere ser med nye øyne på norsk infrastruktur og bruk av Oljefondet.

□ Ivar Sætre (ivarsatre@me.com) sivilingeniør Stavanger

Direkte bruk av fondet til en fremtidsrettet infrastruktur er den klart beste anvendelsen som kan bidra vesentlig til en omstilling av norsk næringsliv. Det vil gi en ny giv i norsk distriktpolitikk og for å ta hele landet i bruk. Det bør absolutt bli et tema i valgkampen 2025.

Ifølge perspektivmeldingen er 75 % av Norges nasjonalformue humankapital (innbyggernes fremtidige arbeidsevne). Man kan være enig i dette, men det er minst to absolutte forutsetninger:

- Tilstrekkelig tilgang til energi. Ingenting skjer uten energi.
- En god infrastruktur. Av disse er transportsystemet viktigst.

Mobilitet et konkurransefortrinn

President Eisenhower sa en gang at den beste offentlige investeringen som noen gang var gjort i USA, var utbyggingen av det mellomstatlige vegnettet (The Interstate Highway System).

Betydningen av et effektivt vegnett beror i første rekke på at kommunikasjon og innenlandsk vareutveksling kan skje effektivt.

Det er et vesentlig bidrag til økt produktivitet og nasjonal verdiskaping.

Norge har et nasjonalt vegnett, men de færreste vil betegne det som meget effektivt. Rask transport skjer i første rekke med fly, i all hovedsak for passasjerer. Selv med flyplasser over hele landet, er det likevel mange plasser med lang reisetid til nærmeste flyplass. Nesten all varetransport over land skjer på veiene. En videre utbygging av vegsystemet vil bedre dette, men kun i begrenset grad.

Det fins imidlertid et alternativ som vil gi drastiske forbedringer i både passasjertrafikken og varetransporten: et landsdekkende nett av lyntog.

På oppdrag for Norsk Bane arbeidet Deutsche Bahn International (DBI) i 2008-2012 med en større utredning om høyhastighetsbaner i Sør-Norge. Denne utredningen foreslo et nett for lyntog mellom Oslo og byene Kristiansand, Stavanger, Bergen, Ålesund og Trondheim, samt videre til Stockholm og Göteborg. DBI anbefalte for Norge høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept for både langdistanse-, regional- og godstrafikk.

I dette nettet vil ingen av byene ligge lenger unna enn 2,5 timers reisetid fra Oslo. Det er for alle byene kortere total reisetid enn med fly. Like viktig vil det være at 40-60 større og mindre byer og sentra, med stoppested langs banen, vil være langt mindre enn 2 timer fra Oslo, og en eller flere av de andre byene. Det ville også binde sammen for eksempel Stavanger og Bergen med reisetid på vel halvannen time, og Ålesund og Trondheim med reisetid på vel 2 timer.

Lyntogets fordeler

- Flere av de som arbeider i byene kan bo nærmere sine hjemsteder
- Gode kommunikasjoner gir større muligheter for nye arbeidsplasser i distriktene
- Varetransport mellom byene kan flyttes fra lastebiler til tog om natten
- Flytransport mellom byene kan i stor grad erstattes av raskere tog
- Klimagassutslipp fra fly, lastebiler og personbiler kan reduseres vesentlig
- Mindre trafikk og større sikkerhet på et stort antall veier

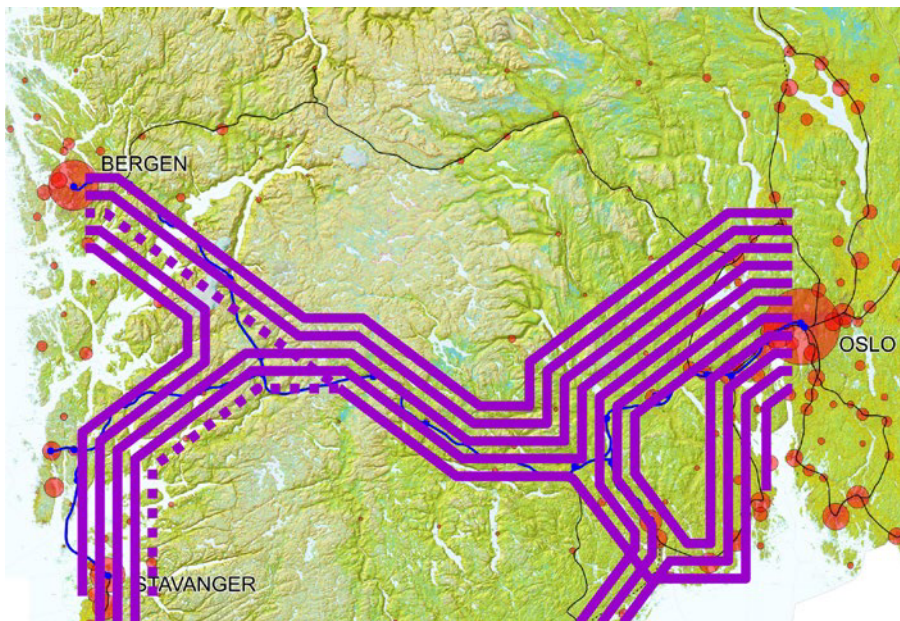
Antakelig kan et nett som beskrevet, etableres i løpet av en periode på rundt 10-15 år. Nord-Norge kan også inkluderes. Kostnadene var i en påfølgende utredning (av daværende Jernbaneverket) i 2012 beregnet til rundt 600 milliarder kroner, med dagens priser kanskje det doble. Selv med en slik pris er det under 10 % av dagens Oljefond. Det er mindre enn fondet kan tape på ett år i en lavkonjunktur. Antakelig er dette den beste, og mest lønnsomme, investeringen Norge kan gjøre.

Norsk Bane har i 2023 inngått en avtale med et spansk konsultantselskap (Sener) for en ny og oppdatert utredning om Vestlandsbanen (fra Oslo til Bergen og Stavanger). Dette vil i sin tur gi grunnlag for en ny vurdering av hele nettet som DBI foreslo. EU og IEA viser veg

Det som har skjedd i løpet av 10 år, er et stadig sterkere krav om å redusere utslipp av klimagassutslipp raskere. Likeledes har debatten om alternativ til olje- og gassvirksomheten økt i omfang. Begge sakene vil ha store fordeler av at et nett av hurtigtog blir realisert. EU og IEA (Det internasjonale energibyrået) går også inn for tredobling av høyhastighetsbaner innen 2050.

Slak Sira Myhre skrev nylig at «sjølv ikke investering i jernbane, eitt av dei viktigaste botemidla for norske klimautslepp, er ein valvinnar for nokon politikar med makt». Ved kommende valg, spesielt det i 2025, kan vi på nytt lytte til Sira Myhre og stemme på «maktmenneske med vilje og evne til å ta avgjerder me fyrst får ros for om tiår».

Da Bergensbanen sto ferdig i 1909, hadde den kostet ett statsbudsjett. Dagens statsbudsjett er på 1750 milliarder kroner. Et fullt utbygd nett av hurtigtog vil antakelig koste langt mindre enn dette, og kun 10 % av Oljefondet. Kan vi få politikere som er like fremsynte som de vi hadde for over 100 år siden?



Avganger per time på en Haukelibane i nettverk med en Sørvestbane, ill. Norsk Bane

DOBBELTSPOR SANDNES - NÆRBØ



Ålgårdbanen greiner av ved Ganddal stasjon. Med dobbeltsporet skal ny stasjon bygges sør for Kvernlandsveien. Foto: For Jernbane

Ålgårdbanens venner, Naturvernforbundet Rogaland og For Jernbane støtter Bane NORs alt. 1. Vi mener samtidig at planene må legge til rette for en gjenåpning av Ålgårdbanen.

□ Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

Bane NOR jobber med planer for dobbeltspor på strekningen. De har lagt fram en kommunedelplan med 3 alternativer og høringsfrist 30. november i år.

Alternativene er:

1. Følger i hovedsak dagens jernbanelinje. Nytt spor bygges 7 – 8 meter fra dagens enkeltspor.
2. Mellom Nærbø og Bryne bygges nytt dobbeltspor omtrent 20-30 meter vest for dagens enkeltspor. Mellom Vardheia, nord i Bryne og Klepp stasjon legges ny bane i tilnærmet rett tunell, ellers likt alt. 1.
- 3b. Mellom Bøvegen nord i Nærbø og Brøytvegen i Bryne legges ny bane i tilnærmet rett linje, ellers likt med alt. 2.

Ålgårdbanens venner, Naturvernforbundet Rogaland og For Jernbane har sendt felles uttalelse som gjengis her.

ALTERNATIV 1

Vi støtter Bane NOR sin anbefaling av alternativ 1, dobbeltspor i dagens trasé. Dette alternativet vil i mindre grad gå utover natur og dyrka mark. På denne strekningen er lokaltrafikkens hyppige stopp bestemmende for hvor fort fjerntog kan kjøre. Vi antar derfor at kjøretidsgevinsten ved en omlegging av traséen for høyere fart vil være begrenset. Det å få dobbeltspor vil fjerne venting på kryssinger, gi kapasitet for flere avganger og dermed et raskere, mer tilgjengelig og konkurransedyktig tilbud.

FORBIKJØRINGSSPOR

Vi ser på Bane NOR/Multiconsults presentasjonsvideo at det planlegges forbi kjøringsspor på Skeiane stasjon, mellom Øksnavadporten og Ganddal gods og på Nærbø stasjon. Slike spor er nyttig funksjonalitet for en smidigere og raskere trafikk, og dermed også av betydning for togets konkurransevne. Vi vil derfor advare mot å "barbere" vekk forbi kjøringssporene i en senere planfase, for å spare noen millioner.

ÅLGÅRDBANEN

Vi råder til at videre planlegging tar høyde for en reaktivering av Ålgårdbanen. Dette må avgjøres politisk, og gis Bane NOR i oppdrag. Ålgård har et større trafikkgrunnlag enn Nærbø, og genererer en betydelig del av trafikken på E39 retning Sandnes og

Stavanger. En gjenåpnet Ålgårdbane vil nær halvere reisetida til Stavanger i forhold til dagens busstilbud. Etter vår oppfatning er det opplagt at behovet for ny transportinfrastruktur fra Ålgård og nordover skal sees i sammenheng.

I det siste vedlegget fra Bane NOR "Teknisk planlegging - sammenstilling for kommunedelplan" står det at anbefalt løsning ikke er til hinder for å legge inn en sporveksel til Ålgårdbanen. Samtidig står det som merknad her:

Planleggingen av dobbeltsporet tar ikke høyde for en eventuell gjenåpning av Ålgårdbanen i sin planlegging hverken i sporplan eller sikringsanlegg. Det er utenfor arbeidsomfanget. Det anses som relativt usannsynlig at banen vil bli gjenåpnet for passasjertrafikk med tog. Både Bane NOR og Jernbanedirektoratet har konkludert med at banen bør legges ned for godt. Ålgårdbanen krysser Hoveveien i plan like etter at den tar av fra Ganddal stasjon. Det ses ingen enkle og kostnadseffektive løsninger eller løsninger som er uten store konsekvenser for omliggende arealer, for å få etablert et planfritt kryssingspunkt. Skinnegangen er fjernet flere steder mot Ålgård der linjen krysser adkomst til industriområder og den går ikke lenger inn til tidligere Ålgård stasjon.

Vi synes det er spesielt at Bane NOR problematiserer kryssingspunktet ved Hoveveien såpass. Det var eksakt samme problematikken på Ganddal knyttet til kryssing av Kvernlandsveien på 1950-tallet, men dette ble løst samtidig med at en rekke andre kryssinger i plan også ble fjernet langs Jærbanen. Ellers er det bare ett sted Ålgårdbanelinjen ikke er synlig pga. atkomst til industriområde. Sporet er heller ikke fjernet på dette stedet, men asfaltert over. Det er riktignok et brudd på banen ved Figgjo pga. veikryssing, men dette har veimyndighetene gjennom avtale forpliktet seg til å utbedre dersom det blir aktuelt med togtrafikk. At sporet ikke ligger inn til den historiske Ålgård stasjon bør heller ikke være et problem så lenge det kan etableres en holdeplass på dagens endepunkt.

Ellers viser dokumentet at alternativ bruk av Ålgårdbanen som vendespor er vurdert, men forkastet. Det oppgis ikke noe grunn til hvorfor, i motsetning til de andre forkastede alternativene på prosjektet. Et slikt alternativ kunne vært gunstig for ny trafikk på Ålgårdbanen gitt at man sikret riktig høyde og kurvatur for kryssing av Hoveveien.

Når det gjelder anbefalingen fra Bane NOR/Jernbanedirektoratet om nedleggelse, så støtter den seg på direktoratets rapport om Ålgårdbanen av 1.4.2022. Den ble kritisert av flere instanser for det svake trafikkgrunnlaget som ble beregnet. Vi skrev dette i vårt hørings svar 27.05.2022:

Vi stiller spørsmål ved at Regional transportmodell (RTM) er brukt i rapporten. RTM er først og fremst egnet til å modellere trafikale følger av store vegprosjekter. Vi ser at passasjertallene som er oppgitt for 2050 for hele Jærbanen, minus Ålgårdbanen, er lavere enn faktiske passasjertall for de siste åra før pandemien. Det er oppsiktsvekkende. For 30 år siden ble det også gjennomført en satsing på lokal togtilbudet på Jærbanen med svært gode resultater. Vi savner en omtale av dette i rapporten, og en vurdering av potensialet på Ålgårdbanen i lys av erfaringene fra Jærbanen. Det finnes også mange eksempler fra andre land på vellykkede gjenåpninger.

Vi tror en avgreining for Ålgårdbanen i prinsippet kan bygges på 2 måter:

- 1: At Ålgårdbanen greiner av allerede ved Skeiane st. og går som et 3. spor til Ganddal. Dette sporet kan betjene Sørbo-området med ny holdeplass med stopp av tog til/fra Ålgård. Dermed når man et nytt område med et betydelig kundegrunnlag. Tog til fra Jæren betjener ikke denne holdeplassen, men stopper ved ny stasjon på Ganddal.
- 2: Avgreining på Ganddal i plan, eventuelt via et 3. spor/ventespor mellom hovedsporene på Jærbanen for smidigere trafikkavvikling.
I alle tilfelle krysses Hoveveien på bru.

Dersom det i første omgang ikke planlegges tiltak på Ganddal for en avgreining mot Ålgård bør man vurdere å plassere dobbeltsporet mest mulig vest i korridoren Skeiane – Ganddal slik at et spor for Ålgårdbanen fra Ganddal inn til Skeiane kan etableres øst for dobbeltsporet senere. Man bør vurdere om dette kan planeres ut samtidig med dobbeltsporutbygging.

MULIG JERNBANESTRATEGI ROGALAND

Dette spørsmålet er ikke en del av høringa. Vi tillater oss likevel å dele noen overordnede tanker.

Vi spør om ikke prosjektet Vendespor Ganddal stasjon burde sløyfes, og pengene brukes på å bygge ut Stavanger st? Prosjektet er et midlertidig tiltak som må bygges om når dobbeltsporet Skeiane-Nærbø settes i gang. Togtilbudet må da trekkes tilbake. 4 tog i timen per retning, samt fjern tog annenhver time, som det legges opp til, vil også være et sårbart rutetilbud på et enkeltspor. Markedet for 10. min. avganger er først og fremst til stede mellom Sandnes og Stavanger. Det forutsetter flere vendespor på Stavanger st.

Planene for utbygging av E39 vil "ta livet av" Sørlandsbanen Vest. Det som blir igjen er lokaltrafikken på Jæren. Dersom Sørlandsbanen Vest ikke skal over på lista for kulturminner, trengs investeringer i ny bane som monner. I 1994 forelå "Linjeutredning høyhastighetsbane Stavanger-Drammen" (200 km/t) fra NSB. Sirevåg-Egersund-Moi er kurverik, har lav hastighet, er rasfarlig og gjør en omvei. Kjøretida i dag er ca. 50 min. Med ny "1994-bane" på denne strekningen vil turen ta ca. 20 minutter. Mao. kan vi spare 1/2-time mellom Stavanger og Kristiansand.

På denne bakgrunnen tillater vi oss å skissere følgende inndeling for utbygging av jernbanen i Rogaland. Kall det gjerne "Rogaland på skinner":

- 1- Nye vendespor Stavanger st. + dobbeltspor Skeiane - nye Ganddal stasjon + reaktivering av Ålgårdbanen
- 2 - Dobbeltspor nye Ganddal - Nærbø
- 3 - Nytt dobbeltspor Sirevåg - Egersund - Moi

Det har dessverre ikke skjedd noen utbygging av jernbanen i Rogaland på 14 år.

Transport står for ca. 1/4 av all energi vi bruker innenlands. Av dette stod jernbanen i 2019 for bare 1,3 %. Dette er klart lavere enn jernbanens transportytelse som lå på en 4 - 5 prosent av totalen, personer og gods.

I 2021 slapp transportsektoren ut 16,4 mill. tonn CO₂-ekvivalenter. Av dette stod jernbanen for bare 0,05 mill. tonn. Også dette er langt lavere enn jernbanens transportytelse.

Det å flytte transport over på jernbane er derfor en del av det grønne skiftet og løsningen på energi- og klimakrisa, ikke flere 4-feltsveger eller rullebaner.

Statsbudsjettet 2024

Her er gjengitt For Jernbanes forslag til omprioriteringer på regjeringens forslag. Nettoeffekten av forslaget på samferdselsbudsjettet er null.

□ Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no).

Norsk jernbane har sprenget kapasitet på viktige strekninger, og et galopperende vedlikeholds-etterslep slik at mål om kjørte av-ganger og tog i rute ikke nås. Samtidig står jernbanen for en vesentlig mindre andel av energiforbruket og klimagassutslippene i transportsektoren enn transportytelsen tilsier.

Hurdalsplattformen lover en offensiv jernbanepolitikk. Jernbane, spesielt høyfartsbaner, er dessuten en del av EUs grønne skifte. Så viser regjeringa Støre til Russlands krig og sier at løftene i plattformen ikke helt gjelder lenger. I budsjettforslaget ser vi at regjeringen fortsatt er offensiv på europaveg, så pengene finnes.

Det gjenstår å hente ut potensialet i et konkurransedyktig nasjonalt banenett. Som et bidrag foreslår vi derfor noen omprioriteringer:

Kapittel 1310 Flytransport, post 70 regionale flyruter: – 100 mill. Av de 24 ruteområdene kunne 8 vært betjent med tog på en moderne, konkurransedyktig jernbane. Vi foreslår derfor at litt av summen overføres til planlegging av ny bane.

Kapittel 1315 Tilskudd Avinor, post 71 ny lufthavn Mo i Rana. Ny flyplass bygges på myr (karbonlager) og reinbeiteområde. Samtidig fraråder Jernbane-direktoratet å bygge Nord-Norge-banen fordi det slipper ut klimagasser og påvirker samiske interesser. Det er et paradoks. Lufthavnene i Mo og Bodø har en samlet kostnadsramme på over 12 mrd. kr. Vi skulle gjerne sett det samme beløpet brukt på en moderne konkurransedyktig Nordlandsbane.

Kapittel 1320 Statens Vegvesen, planlegging: – 100 mill.

E18 Vestkorridoren. Utbyggingen bør avsluttes ved Ramstadsletta. Vi mener det er meningsløs ressursbruk å bygge en ny tung trafikkåre under en eksisterende firefelts (delvis seksfelts) motorveg (Ramstadsletta–Nesbru). Ressursene bør heller brukes til banesystemet i Osloregionen, inkludert en vestlig innføring av et framtidig Dovresamband. Jf. omtale av Kapittel 1352.

Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle. Vi støtter videre framdrift. Det vil redusere reisetiden betydelig og øke kapasiteten, det siste ikke minst viktig for godstrafikken. Det er dessuten viktig at det i området ved Trengereid legges til rette for påkobling av en Vestlandsbane via Haukeli for fremtiden.

E6 Megården–Sommerset i Nordland. Prosjektet må ikke komme i konflikt med framtidig jernbane.

Kapittel 1321 Nye Veier: – 3 500 mill. Vi tilrår at prosjektene E6 Roterud–Storhove og Berkåk–Vindåslie parallelt med Dovrebanen stilles i bero og at det utarbeides en helhetlig plan både for jernbanen og E6 Hamar–Trondheim. Målet må være størst mulig trafikkarbeid på bane, med maksimale kjøretider 2.45 t og 5 timer for person- og gods-

tog Oslo–Trondheim. Øvrig planlegging langs E18, E39 og E16 bør også stilles i bero og få et nytt mandat hvor bane og europaveg på samme måte sees i sammenheng med konkrete mål om vesentlig økt markedsandel for tog.

Kapittel 1352 Jernbanedirektoratet: + 3 700 mill. De økte midlene fordeles omtrent slik:

Stoppe veksten i vedlikeholdsetterslepet: 1 800 mill.

Planlegging: 500 mill.

- Dobbeltspor Hamar–Lillehammer–Øyer som del av en høyfartskorridor til Ålesund, Trondheim, Steinkjer, Bodø, Narvik, Harstad og Tromsø.
- Kopling av Gjøvikbanen og Dovrebanen ved Moelv. Jf. kulepunkt 4.
- Rikstunnelen. Jf. kulepunkt 4.
- Nytt Dovresamband på vestsiden av Mjøsa (raskere enn via Hamar) med vestlig innføring til Oslo, og derved sømløs kobling til Follobanen og en Europabane. Det betyr at Oslo-tunnelen med Vestkorridoren opphører som sekkestasjon, en mer balansert pendling øst–vest med avlastning, og redundans for trafikken nord for Gran/Moelv (region- og fjerntog kan kjøres inn mot Oslo fra to retninger). Det er svært viktig at ny Rikstunnel samordnes med vestlig innføring. Flere europeiske byer søker å kvitte seg med sine sekkestasjoner, og EU yter økonomisk støtte til jernbaneprosjekter «som føyer Europa sammen» (f.eks. Västlänken i Göteborg).
- Nord-Norge-banen planlegges som del av en nasjonal høyfartsbane Oslo–Tromsø (ev. videre), som kan inngå i en sammenhengende korridor i EUs TEN-T kjernenettverk. En fornuftig tidshorison innebærer å legge til rette for flere prosjekter parallelt, bl.a. nye lange elektrifiserte dobbeltsporparceller på Nordlandsbanen. Det innebærer samtidig en ny KVVU for selve Nord-Norge-banen som oppfyller kravene til en dobbeltsporet høyfartsbane.
- Dobbeltspor (Drammen)–Gulskogen–Hokksund. De 15 kilometerne med enkeltspor er fellesstrekning for Sørlands- og Bergensbanen med høy trafikkbelastning. Reguleringsplan Drammen–Mjøndalen er godkjent. Dobbeltsporet gir raskere tog og mulighet for fast 30. min rute til Kongsberg og times-tog til Vikersund.
- Stokke–Sandefjord. Nødvendig brikke for en mer konkurransedyktig jernbane i korridor 3.
- Dobbeltspor Skeiane–Ganddal–Nærbø. Vi foreslår at det midlertidige tiltaket Ganddal vendespor trekkes tilbake til fordel for dobbeltsporet. Åtte lokaltog i timen + to fjerntog annenhver time vil bli et sårbart tilbud på et enkeltspor. Dessuten må tilbudet trekkes tilbake når dobbeltsporet skal bygges. Videre bør det planlegges flere spor til plattform Stavanger stasjon og reaktivering av Ålgårdbanen.

Kongsvingerbanen: 1 100 mill.

Til planlagte utbygginger. Kryssingsspor bør kunne inngå i en oppgradert dobbeltsporet bane.

Redusere infrastrukturavgiften for godstogselskapene: 300 mill.

Ut fra fordeling av avgiften i 2021 antar vi at gods betaler en andel på ca. 25 prosent, eller for 2024 ca. 300 mill. Sett sammen med miljøstøtteordningen på 101 mill. betaler godstogselskapene ca. 200 mill. netto. Vi tilrår at avgiften sløyfes. Godstog står for en betydelig andel feil som medfører togstans. Dette påvirker all trafikk negativt. Det er behov for å styrke økonomien i godstogselskapene slik at de kan øke vedlikehold og fornyelse av sitt rullende materiell.

Flere tog blir forsinket i 2024

Jernbaneinvesteringene synker reelt med 24,0 prosent fra 2022 til 2023. Regjeringen foreslår en reell nedgang på 1,4 prosent i bevilgningene til jernbaneformål i 2024. Og jernbanens vedlikeholdsetterslep øker til 32,9 milliarder kroner.

Kim Aastangen (kaa010@post.uit.no)



Kongsvinger stasjon, foto: For Jernbane

I statsbudsjettet for 2024 foreslår regjeringen å bruke 32,3 milliarder kroner til jernbaneformål, det vil si 2,7 prosent mer enn i år. Fordi regjeringen forventer at prisene fortsatt kommer til å stige mye, anslår den at budsjettforslaget betyr en reell nedgang for jernbanen på 1,4 prosent fra 2023 til 2024. Dette tilsvarer 440 millioner 2023-kroner.

Ned 24 prosent

Til investeringer i jernbanen neste år foreslår regjeringen 17,4 milliarder kroner. Selv om dette bare er 116 millioner kroner mindre enn i år, må vi huske på at investeringene synker med 2,6 milliarder kroner fra 2022 (regnskap) til 2023 (vedtatt budsjett). Kostnadene steg i 2022 med 14,2 prosent (ifølge Statistisk sentralbyrås byggekostnadsindeks for veianlegg som også brukes for jernbaneanlegg). Dermed faller jernbaneinvesteringene reelt med 24,0 prosent fra 2022 til 2023.

Som i 1862

Nå er det blitt tre spor på hele strekningen Lillestrøm–Eidsvoll, hvis vi inkluderer Hovedbanen via Jessheim. På den 13,5 kilometer lange parsellen Venjar–Eidsvoll–Langset ble spor nummer to åpnet i oktober i år. Denne utvidelsen koster 6,2 milliarder kroner. Det er heldigvis mindre enn budsjettet. Det innsparte beløpet på 1,3 milliarder kroner bør brukes på den overbelastede Kongsvingerbanen som har vært enkeltsporet helt siden 1862. Da var Norge et lutfattig land. Nå er Norge rikt. Det finnes langt framskredne planer om å forlenge kryssingsporet på Rånåsfoss og bygge nye kryssingsspor på Granli, Galterud og Bodung. Sett spaden i jorda i 2024!

160 km/t

På Kongsvingerbanen er maksimumshastigheten 130 kilometer i timen, men bare på noen strekninger. Gjennomsnittsfarten for persontogene Kongsvinger–Lillestrøm er kun 76 kilometer i timen. EU-parlamentets transportkomité støtter EU-kommisjonens forslag om å endre EU-loven om TEN-T (Transeuropean transport network) slik at hastigheten for persontog Oslo–Stockholm blir minst 160 kilometer i timen. Det er sterkt beklagelig at Jernbanedirektoratet og Banenor i sine innspill til Nasjonal transportplan 2025–2036 ikke går inn for å øke hastigheten til minst 160 kilometer i timen på Kongsvingerbanen.

Flere forsinkelser

I 2022 var 18 prosent av persontogene på Kongsvingerbanen forsinket (mer enn 3:59 minutter for seint). Oktober var den verste måneden i fjor for Kongsvingerbanen med 30 prosent forsinkede persontog. For hele jernbanenettet i 2022 var 12 prosent av persontogene og 24 prosent av godstogene forsinket (for gods- og fjerntog mer enn 5:59 minutter for seint). Grunnen er primært dårlig vedlikehold.

Regjeringen legger opp til at vedlikeholdsetterslepet for jernbanenettet skal øke med henholdsvis 1,3 og 1,8 milliarder 2024-kroner i år og neste år. Etterslepet blir da på 32,9 milliarder kroner ved utgangen av 2024. Vi må derfor regne med både flere og lengre forsinkelser.

Motorveireservat

Regjeringen foreslår å gi Nye Veier et tilskudd på 6,5 milliarder kroner neste år. Det er 6,6 prosent mer enn det Stortinget vedtok for 2023 i desember i fjor. I tillegg vil Nye Veier få 5,3 milliarder kroner fra bompenger i 2024. Det er riktignok 2,5 prosent mindre enn i fjor, men 70,9 prosent høyere enn i 2022. I tillegg hadde Nye Veier en bankbeholdning på 5,6 milliarder kroner ved utgangen av 2. kvartal 2023. Til sammen blir dette 17,4 milliarder kroner som Nye Veier kan bruke på brutalisert og nådeløs veibygging som tar urimelig lite hensyn til befolkningens helse, natur og kulturminner.

Spesielt ille er det at regjeringen har vedtatt å gjøre om Lågendeltaet naturreservat til motorveireservat for at Nye Veier skal få viljen sin og bygge motorvei gjennom dette våtmarksområdet (formelt en endring av grensene for naturreservatet). Den 26. oktober 2023 påklagde Natur og Ungdom, Lågendeltaets venner og Naturvernforbundet i Innlandet Statsforvalteren i Innlandet sitt vedtak om å gi tillatelse til gjenbruk av sprengstein og utfylling i Mjøsa og Lågen knyttet til bygging av motorvei Roterud–Storhove¹. Hvis Miljødirektoratet, som er klageinstans, gir denne klagen oppsettende virkning, kan anleggsarbeidet i Lågendeltaet neppe starte som planlagt.

Det bør overføres mange milliarder kroner fra Nye Veiers samfunnsøkonomisk ulønnsomme og naturødeleggende motorveiprojekter til jernbaneinvesteringer.

Fjernt klimamål

Klimautslippene fra veitrafikken sank fra 2021 til 2022 med 0,1 prosent, mens utslippene fra innenriks luftfart økte med 28,4 prosent. Siden 1990 har utslippene fra veitrafikken og innenriks luftfart økt med henholdsvis 16,9 og 19,1 prosent. Fra 2021 til 2022 sank de totale norske klimautslippene med 0,8 prosent, og nedgangen fra 1990 har bare vært på 4,6 prosent. Det er lite realistisk å nå målet om 55 prosent reduksjon i Norges samlede klimautslipp innen 2030. Å overføre trafikk fra vei og fly til jernbane ville ha ført til mindre klimautslipp.



Transportkomitéen

Den 16. oktober ble Erling Sande (Senterpartiet) fra Bremanger utnevnt til kommunal- og distriktsminister. Han gikk da av som leder av Stortingets transportkomité. Den posten ble overtatt av Sigbjørn Gjelsvik (Senterpartiet) fra Naustdal i Sunnfjord som nå representerer Akershus valgdistrikt. Gjelsvik bor i Sørumsand, hvor kongsvingertogene stopper. Kommer han til å hjelpe Kongsvingerbanen når transportkomitéen skal behandle jernbanebudsjettet?

Taxfree

Regjeringen foreslår ingen endringer i taxfree-ordningen i forslaget til statsbudsjett. Taxfree-ordningen for sprit med mer fører til dårligere folkehelse, tapte avgiftsinntekter for staten og økte klimautslipp på grunn av flere flyreiser. Dermed blir det også økt press for å bygge en tredjerullebane på Gardermoen og 8 motorveifiler på E6 hele veien fra Oslo til Gardermoen.

I tillegg til fritak fra alkoholavgiften er det også fritak fra tobakksavgift, toll, moms, miljøavgift på drikkeemballasje og grunnavgift på engangsemballasje for drikkevarer. Selskapet Travel Retail Norway, som står for taxfree-salget i 17 butikker, hadde før pandemien typisk et årlig overskudd før skatt på 200 millioner kroner.

Statens provenytab på grunn av taxfree-ordningen er på 2 milliarder kroner årlig, ifølge ekspertutvalget bak «NOU 2021: 4 Norge mot 2025». Dette utvalget konkluderer med at taxfree-ordningen bør avvikles (s. 82).

Ekspertutvalget bak «NOU 2022: 20 Et helhetlig skattesystem» opplyser at skatteutgiften på grunn av taxfree-ordningen var på 3 milliarder i 2019. Skatteutvalget anbefaler også å avvikle taxfree-ordningen (s. 452). Det er nå på tide at den særskilt dårlige taxfree-ordningen avvikles. Da får staten økte inntekter som kan brukes på jernbanen.

Jernbaneretorikk

Det er positivt at det fortsatt vil rulle tog i Norge i 2024. Men flere av togene vil bli forsinket fordi vedlikeholdsetterslepet øker med 1,8 milliarder kroner til 32,9 milliarder kroner. Jernbaneinvesteringene synker reelt med 24,0 prosent fra 2022 til 2023. Regjeringen foreslår likevel en reell nedgang på 1,4 prosent i bevilgningene til jernbaneførmål i 2024. Disse nedskjæringene er fjernt fra regjeringens løfte om «offensiv jernbanepolitikk» i Hurdalsplassformen. Regjeringens jernbaneretorikk er betydelig mer offensiv enn regjeringens jernbanepolitikk. skapene slik at de kan øke vedlikehold og fornyelse av sitt rulende materiell.

¹ Klagen finnes på nettsidene til Naturvernforbundet: <https://naturvernforbundet.no/innlandet/hva-skjer-i-lagendeltaet/>

Gjenåpning av jernbaner etterspurt som aldri før

Den tyske jernbanealliansen (ApS) meldte på en pressekonferanse i Berlin den 23. oktober at gjennomførte mulighetsstudier av gjenåpning faller positivt ut i mer enn 75 % av tilfellene

□ Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)

Stadig flere regioner i Tyskland viser interesse for å gjenåpne nedlagte jernbaner. Dette viser seg gjennom det økende antallet mulighetsstudier som gjøres på gjenåpninger. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) og Allianz pro Schiene har sett nærme på mulighetsstudiene: disse kommer med overveiende positive konklusjoner. Det er store forskjeller mellom delstatene når det gjelder antall mulighetsstudier. Den sterkt voksende interessen viser likevel at gjenåpning av nedlagte jernbaner kan forbedre kollektivtilbudet, også i distriktene.

- Antallet mulighetsstudier i Tyskland vokser praktisk talt dag for dag. Dermed er temaet satt på dagsorden, sier lederen av Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Martin Henke på den felles pressekonferansen i Berlin. Leder av Allianz pro Schiene, Dirk Flege, påpeker at mer enn 3/4 av studiene kommer til et positivt resultat. Det betyr at i de fleste tilfellene anses gjenåpning som fornuftig. Dette gir oss tillit til at mange av disse prosjektene også vil bestå de neste prøvene og til slutt bli realisert.

Delstatene er ulikt aktive

Med 22 positive mulighetsstudier ligger Baden-Württemberg på topp, fulgt av Nordrhein-Westfalen med 16 positive studier. Nederst ligger Sachsen-Anhalt, Thüringen og Saarland med 1 positiv mulighetsstudie hver. Uansett er det flere mulighetsstudier på gang i alle delstatene. Dirk Flege peker på at Baden-Württemberg har ordninger som gjør det enklere å gjennomføre mulighetsstudier. De yter økonomisk og praktisk bistand. I andre delstater må kommunene betale sjøl. Dirk Flege etterlyser at andre delstater også støtter mulighetsstudiene.

Alt i alt er likevel mye oppnådd ved å understøtte gjenåpninger, uttaler begge organisasjonene. Forbundsregjeringen bidrar ved å dekke 90 % av kostnadene gjennom loven "Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz". Loven gjelder imidlertid bare gjenåpning for persontrafikk. Martin Henke etterlyser en tilsvarende ordning for nedlagte godsbaner, der han også ser et stort potensiale.

Siden juni 2019 er 118 strekningskilometer for persontrafikk og 36 strekningskilometer for godstrafikk gjenåpnet i Tyskland. Se temaside om gjenåpning:

<https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/reaktivierung-bahnstrecken/>

Kilde: Allianz pro Schiene

- I Norge har Jernbanedirektoratet anbefalt å ta Ålgårdbanen i den tett befolkede Stavangerregionen ut av det nasjonale jernbanenettet. I statsbudsjettet foreslår regjeringa det samme for Numedalsbanen nord for Flesberg. Red. anm.

En lønnsom jernbane

NRK-reportasjen den 16. juli "Fulle linjer: Her er det ikke plass til flere tog" setter fokuset på en uholdbar situasjon. NRK skal ha honnør for å sette søkelys på kapasitetsbristen. Politikerne kan gjerne utfordres og grilles litt mer på disse spørsmålene.

□ Alf Johansen (alfomega@icloud.com)

I intervjuet skylder Rotevatn (V) og Haltbrekken (SV) på dagens regjering. Da begge disse partiene har sittet i regjeringer, ikke minst gjennom å ha ledet Klima- og Miljøverndepartementet, så kan man like godt skyld på seg selv. Ingen regjeringer har vært tydelig proaktive for modernisering av norsk jernbane, med ett unntak. Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa (2009-2012). Da ble det både gjennomført et utredningsarbeid for høyhastighetsjernbaner (Stillesby) og et ambisiøst planprogram for Follobanen ble vedtatt. Nord-Norges store muligheter med en ny og moderne jernbanestruktur har ingen partier tatt helt seriøst, eller prioritert. Tragisk nok.

Stillesbyutredningen ble en flopp, og alle planer om høyhastighetsjernbaner i statlig regi ble deretter forkastet. Dette skyldes flere ting. Utredningen satset i stor grad på enkeltspor, utelukket godstransport, åpnet ikke for ekte høyhastighets-stasjoner med forbikjøringsmuligheter og fleksible togstopp. Den var heller ikke faglig fokusert på moderne byggeteknikker, for eksempel brobaner med slab track, og optimale reisetider. Dessuten så opererte man nok med for lave anslag på antall reisende. Lønnsomhetsberegningene ble deretter.

Follobanen ble et "mareritt", i følge Erna Solberg. Dette skyldes i stor grad målavvik. Regjeringens og Stortingets mål for Follobanen var bra. De var ambisiøse og ville at Follobanen skulle være første steg ut i Europa. Kleppas etterkommere rottet det til og sørget for at den ene målsettingen etter den andre forsvant ut av prosjektet.

En av disse var tilrettelegging for en høyhastighetsbane Ski-Gøteborg, med mulighet for å kjøre i høy hastighet forbi Ski stasjon, for de tog som ikke skulle stoppe.

Den andre var at avgrensning til Mysen skulle sikres en planfri forbindelse. Det kunne enkelt vært kombinert med den planlagte "høyhastighets-forbindelsen" og dermed også gitt en mulighet for å bygge en moderne Oslo-Stockholmsforbindelse via Ski. Denne forbindelsen er ikke bygget.

Den tredje var Bryndiagonalen, som skulle innebære en mer effektiv godstransport i

Sør-korridoren. Etter at denne forsvant så kom aldri noen alternativ kapasitetssterk løsning på bordet. Meltveit Kleppas planprogram ble i realiteten amputert. Så til tross for en meget høy prislapp så ble prosjektet vesentlig svekket i forhold til målsettingen.



Flytoget kjører fort og med overskudd. Foto: For Jernbane

Jernbanen kan gjøre mer for klima- og miljø i Norge enn noen annen satsning. Der kan reelle klimakutt tas. Og hensynet til økonomi, klima, miljø, jordvern, næringsutvikling og bosetting går hånd i hånd. Moderne jernbaner er løsningen på svært mange av samfunnets utfordringer. Derfor er det underlig at norske politiske miljøer ikke har mer fokus på dette området. Norske myndigheter var ikke engang til stede på årets verdenskongress for høyhastighets jernbaner.

Alle regjeringer siden 1980 har forsømt seg. Fordi da hadde man kunnskap om demografisk utvikling, om massebilismen, om norsk oljeøkonomi, om økt mobilitet og dermed økt bil- og flytrafikk, og om togets synkende andel av transportarbeidet. Etterhvert fikk man også gode tall på konsekvenser av stor innvandring, og om sentralisering og flyttemønster, om EUs planer, om klimamål etc.

Skal norsk jernbane skal ha suksess, må man gjøre som Bane NORs talsmann i reportasjen sier: Det må bygges nye dobbeltspor! Det er ingen annen utvei. Og skal man først bygge nye dobbeltspor så sier det seg selv at man i dag bygger ballastfrie jernbanespor og med en geometri som tåler høye hastigheter. Det vil si minimum 300 km/t. Kan man kutte noen mil på reisen ved å bygge en rettere jernbanestrekning, så bør man gjøre det dersom jernbanen skal kunne konkurrere med fly. Og det er da at jernbanen også blir lønnsom.

En lønnsom jernbane er beviset på at man har bygget riktig.

- Da er det mange passasjerer, og altså mindre klimaavtrykk enn om disse millioner reisende skulle velge bil eller fly. Lønnsomhet og klima/miljø går hånd i hånd. Med lønnsomhet blir jernbanen brukerfinansiert.

Altså finnes pengene uten at man tar skattepenger fra andre formål (!), men fra markedet. Denne logikken er dokumentert i flere land som har erfaringer med høyhastighets jernbaner versus konvensjonelle jernbaner. Sistnevnte er ikke like lønnsomme og dermed må subsidieres av staten.

På strekningen Oslo-Stockholm er det i dag 60 mil å reise med tog. Det er mulig å redusere lengden med 10-13 mil, uten å svekke trafikkgrunnlaget. Tvert imot vil det øke fordi toget kan gå mye fortere. Fly blir uinteressant for de fleste. På strekningen Oslo-Gøteborg kan man tilsvarende kutte 6-7 mil. Det sier seg selv at det betyr mye for både infrastrukturkostnader og reisetid.

Og til slutt spør det hvor mye man er villig til å betale for en kilometer dobbeltspor? Slik man har valgt å gjøre det til Moss, så har man vel nå rundet 2 milliarder kroner per kilometer? Det er 5 ganger mer enn normal prislapp. Det er klart at fortsetter man å bygge på den måten så strekker selv ikke et norsk statsbudsjett til. Men det ble altså pekt på andre og mye billigere og bedre alternativer.

Follobanen ble også 2-3 ganger dyrere enn nødvendig. Og uten å tilfredsstille de krav som man i utgangspunktet forventet til prosjektet. Den måten å bygge jernbane på er dyr, tidkrevende og gir mindre nytteverdi for investeringen. Resultatet er at pengene som skulle føre til et moderne jernbanespor til Sverige har forsvunnet før man kom seg til Moss, og dermed så legges altså hele ambisjonen om et konvensjonelt(..) dobbeltspor til Halden på hylla til etter 2050. Og et moderne og kortere jernbanespor til Sverige er ikke en gang på agendaen i Departementet. Derimot så strever kommuner og næringsliv i Østfold med å få det på agendaen. Reisetiden Halden-Ski kan kuttes med nesten en time, om næringslivets forslag til sporplan fra 2022 legges til grunn.

Moderne jernbaner ruller ut i et stort tempo på flere kontinenter, men ikke i Norge. Og man kan undres på om det er mangel på kunnskap, eller andre motiver som gjør at man aldri ser ut til å få noen kunnskapsbasert jernbanedebatt i Norge. Bil- og flyindustrien er vel de eneste som vinner på det.

Bjørnson opp og ned i mente

Da Oslo/Christiania skulle få litt hovedstads-status, ble det lagt en akse øst-vest fra det nybygde slottet, over universitetsplassen med empirestil, til der parlamentet skulle bygges. Dette skulle bli paradegaten. Som vi vet ble denne aksen forlenget østover og ble til Karl-Johan. Universitetsplassen skulle være symmetrisk med søylepyntede empire-bygg på begge sider. Lite penger førte til at denne planen aldri ble realisert, og det ble en ledig tomt på sydsiden av gaten – og da dukket en viss Bjørnstjerne Bjørnson opp – her ville han sette opp sitt teater helt viet den nye patriotiske litteraturen. Altså: Et NASJONALT teater. Stilen lot han bryte fullstendig med empiren på den andre siden av gaten – den var vel mindre norsk, mens teatret selv nærmest ble en billigutgave av pariseroperaen.

□ Jens H.

I den andre enden av Karl Johan begynte det å skje ting. Norges første jernbane skulle ha en endestasjon. Planen var først å legge den omtrent der Youngstorget ligger i dag, dessverre må man si,

ville det bli billigere å korte inn litt og vi fikk gamle Østbanen i stedet. Trist for den videre utvikling: Fra Youngstorget ville det vært meget lett å forlenge banen vestover – det ville aldri blitt nødvendig å bygge Vestbanen – og dessuten ville trassen ligge på meget god byggegrunn. Men det ville jo vært trist for kvikkleiras venner, som vi har så mange av nå. Og så fikk noen modige entusiaster den dristige ide å bygge bane opp i lia – til der det første Holmkenkolrennet var blitt avholdt i 1892 – og ned til trikkelinjene på Majorstua (i 1898). Hva med en forbindelse helt til sentrum? Etter mange vidervedigheter ble det gravd ned til Bjørnsons flaggskip (i 1928) – videre inn i kvikkleira våget man seg ikke – det burde da heller ikke være nødvendig i overskuelig fremtid?

Men derved var en svært uheldig presedens for fremtidige trasser satt. Joda: T-Banen østover måtte følge Bjørnson-linjen vet du – og dette måtte også gjelde for en øst-vest jernbane. Leire opp og ned i mente: Bjørnstjerne B. lurer i bakgrunnen og vokter på at ingen kommer på kjeterske leirefrie linjer litt lenger nord. – koste hva det koste vil... Det trengs en såkalt Rikstunnel – ikke lenger borte enn Tullinløkka ligger et ypperlig riggområde og linjen kan lett forlenges mot Bislett – avgreninger mot Majorstuen og videre mot Lysaker for jernbane – nordover mot Sagene og en ny hurtigbane – Trondheim? Metroen via Sagene og nordover?

EU satsar på jernvæg - Sverige på bil och flyg

EU vill ha höghastighetsjernvæg till alla huvudstäder och kvartsmiljons-täder till 2030. Resor med höghastighetståg skall dubblas till 2030 och tredubblas till 2050.

□ Hans Stjernlycke (hans.stjernlycke@netatonce.net)

Alla städer med mer än 100 000 invånare skall ha terminaler för byte av gods mellan jernvæg och väg, och utsläppsfria distributionslastbilar. Godstransporter över 30 mil skall gå med tåg eller båt. Stora flygplatser skall ha jernvæganslutning. Flygbränslet tredubblas i pris med skatt. Flygresor under 50 mil straffskattebeläggs. Bilresandet skall halveras till 2030. Drivmedelsskatt på 6 kronor litern och koldioxidskatt också på 6 kronor litern införs. Kollektivtrafiken skall vara utsläppsfri och kunna ersätta bilen i städer.

Politikerna i Sverige verkar inte medvetna om målsättningarna i EU utan planerar tvärtom. Infrastrukturministern vill ha elbilar och elflyg och bara satsa på tåg i storstadsområden. Nya stambanorna stoppas och planerade höghastighetssträckor stryks. Där mister Sverige EU-bidrag på sådär 100 miljarder kronor, 30 procent i bidrag för ren inrikes och 50 procent för gränsöverskridande sträckor. Fordonsbränslet (bensin og diesel) subventioneras genom sänkt reduktionsplikt med 6,5 miljarder kronor. Det hade räckt till gratis månadskort. Men sänkningen blir bara en respit (utsettelse) till halvårsskiftet, annars blir det EU-böter, sen kommer höjningen av energi- och koldioxidskatten. Det blir 10 000 kronor extra om året för en normalbilist.

Tågresorna blir långsamma med satsning på elbilar i stället för jernvæg, annat än för pendeltåg i storstadsområdena. Att flyga ner till kontinenten blir mycket dyrt. Elbilar är inga miljöbilar, utan

de kan ge lika höga koldioxidutsläpp som fossilbränslefordon. De tar yta, ger barriärer, partikelutsläpp och kan inte konkurrera med spårtrafik i hastighet och bekvämlighet.

Elflygplan lämpar sig bara för små plan för 20 passagerare och 15 mils räckvidd. Små flygplatser skall få statsstöd, fast de blir utan passagerare med de nya EU-reglerna. Med nya skatter för flyg under 50 mil blir priset nästan dubbelt för att flyga, och nå sådär 4 500 kronor från Kalmar till Stockholm.

Regeringen påstår att det blir för dyrt att bygga de nya stambanorna och vill stället satsa på de gamla stambanorna, men de har kapacitetsbrist, som bara delvis kan avhjälpas och till höga kostnader. Man är inte medveten om att om de snabba tågen avskiljs, så att de inte behövs långa blocksträckor för att inte köra ifatt (ta igjen toget foran), skulle kapaciteten för kvarvarande gods- och pendeltåg tredubblas.

Att de Nya stambanorna blir så dyra beror på att man bara överväger Trafikverkets förslag med traditionell banvall med makadam (bane på ballaststein på bakken), som ger tredubbla underhållskostnaden och inte tillåter mer än 250 kilometer i timmen, men att man inte låtsas om (ser bort fra) Skanskas förslag för riktig höghastighetsbana på bro, som blir 100 miljarder kronor billigare, snabbare byggd og så lönsam att den kan finansieras på lån och med vanliga biljettavgifter.

Trafikverkets trafikanalysmodell och kalkylmetoder, SAMPERS, som misgynnar (undervurderer) jernvæg og gör den falskt olönsam har aldrig ifrågasatts. Den alternativa trafikanalysmodellen SAMVIPS ger sannare prognoser än SAMPERS för jernvæg men aldrig godtagits av Trafikverket. I stället för påstådda 6 miljoner resande per år rör det sig om 14 – 18 miljoner resande per år med höghastighetsjernvæg. Trafikverket räknar med fördubblad vägtrafik, när den schweiziska banken USB:s prognos är halverad biltrafik till 2035.

Mässan Train & Rail



Skoda sin stand. Foto: Stockholmsmässan

Den beskrivs som Nordens största mässa för hållbara järnvägstransporter, och den arrangerades för första gången 2023. Mässan hölls på Stockholmsmässan som är Sveriges största anläggning för mässor och kongresser.

□ Eric Erici (e_eric@yahoo.se)

Det var över 150 utställare på plats och man kan säga att blandningen mellan "tåg" och "spår" var väl uppfyllt. Här fanns de stora leverantörerna av tåg, såsom Alstom, Siemens, CAP, och Skoda. Här fanns också flera andra tågtillverkare som kanske inte lika kända, t ex Vossloh Rolling Stock.

När det gällde spår-delen så fanns det leverantörer av dämpmaterial, värmning av växlar, bullerplank, utrustning för mätning av spårens skick, stolpar, signalsystem, kort sagt allt du behöver för att bygga en järnväg enligt dagens alla krav.

Det var också fokus på utbildning och rekrytering, då hela järnvägsbranschen i Sverige och hela Europa har ett stort rekryteringsbehov de kommande åren. Det fanns representanter från högskolor och yrkeshögskolor, med utbildningar till lokförare, spårsvetsare och underhållspersonal.

På mässan fanns det alla möjligheter att grotta ner sig i detaljer. Innan jag gick på mässan visste jag inte hur mycket arbete som läggs ner på att mäta och kontrollera spårens skick. Men när man får veta att ett spår som inte är godkänt kan beläggas med ned-satt hastighet under lång tid så förstår man hur viktigt detta område är.

Ett företag som arbetar med utrustning till detta är Latronix. De har utvecklat en ny mindre maskin som kan monteras på de spårfordon som utför underhåll, t.ex. grävmaskiner. Fördelen med det är att entreprenören då snabbt kan verifiera spårets skick efter utfört arbete. Om man i stället väntar på att de fåtal vagnar som kontinuerligt åker runt och verifierar järnvägsnätets standard ska komma, så kan det handla om månader med ned-satt hastighet på spåravsnittet.

Ett annat problem på våra kallare breddgrader är snö och isbildning, där växlar kan frysa. Dessa har normalt hållits isfria genom värmekablar, som då gärna får stå på hela vinterhalvåret, "för säkerhets skull". Det svenska företaget Indheater använder in-

duktionsvärme, som kan slås av och på snabbt, precis som på en modern spis. Detta ger en energibesparing på 70 %, snabbare uppvärmning och möjlighet att kontrollera uppvärmningen.

Ett trevligt inslag på mässan var trafiknostaliska förlaget som säljer böcker om äldre tåg och bussar till humana priser. De har en butik i Stockholm, men också försäljning via nätet. Här finns också en god del om norska tåg.

Under mitt besök försökte jag spåra fram de senaste trenderna inom järnvägsbranschen. Men de jag pratade med höll sig förvånansvärt (overraskande) långt från ord som "revolutionerande" eller "epokgörande". Kanske är järnvägsbranschen väldigt konservativ, kanske finns inte så mycket att förändra.

Den trend som ändå kan märkas är som annars i samhället digitalisering, flera leverantörer hade programvara för underhåll eller för projektstyrning.

Det fanns flera utställare inom underhåll av tåg, bland annat Artex, som tillverkar tyg till säten, Svenska Bussglas som byter ut fönster på tåg, och MPA Måleriproduktion Coating AB som kan klottersanera (fjerne tagging) eller måla om hela tåg. Precis som flera andra företag på mässan är det sistnämnda företaget från Västerås, som är en av de viktigaste järnvägsstäderna i Sverige genom arvet från ABB, som senare blev Adtranz, Bombardier och nu heter Alstom.

I år var det över 3000 besökare på mässan. Det är planerat för en ny mässa år 2025, och man har redan bokat in utställare till 1000 m2.

Jag tror att den här mässan fyller en viktig funktion. Även om mycket affärer och kontakter idag sker via internet, så finns det alltid ett behov av att träffa sina branschkollegor, kunder och leverantörer. Just järnvägsbranschen är nog speciellt lämpad för en mässa, det finns mycket produkter som man fysiskt kan ta på och diskutera.

Jag kan rekommendera ett besök på mässan 2025, och den som vill läsa på mer om alla utställarna kan gå in på www.trainrail.se där det finns en utställarlista.



Grävmaskin til sporbruk. Foto Erik Erici

Nord-Norgebanen – når man ikke prøver



Ålgård på Nord-Jæren. Jernbanedirektoratet vil verken ha tog hit eller til Tromsø. Foto: Ålgårdbanens Venner

Puben Tromsø Jernbanestasjon i Strandgata er det nærmeste man kommer tog i Tromsø.

□ Svein Skartsæterhagen (sveinskart@outlook.com) – tidligere ansatt i NSB, JBV og Jernbanedirektoratet. Nå pensjonist og aktiv i Besteforeldrenes klimaaksjon.

Og skal det være opp til samferdselsetatene, vil det fortsette slik. For mens det populære utestedet går så det suser, er jernbanebygging ikke «samfunnsøkonomisk lønnsomt», mener etatene. Trolig gjelder det all jernbane i Norge, nord for Sinsenkrysset, slik disse regnestykkene blir laget.

I løpet av kort tid har vi fått en KVU (konseptutvalgsutredning) om transport for Nord-Norge generelt, samt en om baneløsninger spesielt. Den første, fra Statens Vegvesen, ble igangsatt av Solberg- regjeringen og samferdselsminister Knut Arild Hareide – for å vri fokus bort fra jernbanekravet og for at han skulle slippe å si nei til Nord-Norgebanen på sin vakt. Nåværende regjering har verbalt vært noe mer positiv (Hurdalsplattformen), og ga derfor Jernbanedirektoratet i oppdrag å se på hvordan jernbane

mellom Fauske og Tromsø faktisk kan realiseres. Men det er påfallende hvor lite nytt denne KVUen leverer. Det mest nye er at Direktoratet tydelig viser hvor negative de er til Nord-Norgebanen.

I utredningen er Direktoratet opptatt av samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Tallverdier virker jo så objektive og uangripelige – selv om det er dokumentert at modellene som brukes i Norge tar med svært lite av jernbanens positive effekter, som energisparing, arealsparing, osv.

Da høyhastighetsutredningen pågikk for et tiår siden, sa en utenlandsk konsulent: «Det nytter ikke å få positiv samfunnsøkonomi på prosjektene slik som dere regner i Norge». Denne gangen har likevel Direktoratet lagt seg i selen for å få samfunnsøkonomien så lav som mulig!

Dessuten, når jernbanebygging er såpass dyrt som det er, og når det er spesielt store utfordringer mellom Fauske og Narvik, burde utredningen primært konsentrert seg om strekningen Narvik–Tromsø, som tidligere har blitt fremhevet som den mest aktuelle strekning å starte med. Men «fordelen» ved å ta med alle 3 delstrekningene er jo at da virker totalbeløpet mer avskrekkende.

Ikke minst er det forunderlig at man velger et konsept med bare to persontog i hver retning i døgnet. Det er én avgang mindre enn dagens busstilbud Tromsø–Narvik, selv om forskjellen i reisetid er svært stor (ca. 3:50 for buss og 1:30 for tog). Det er heller ikke medtatt korresponderende busstilbud til de nye stasjonene. Dette kaller Direktoratet av en eller annen grunn «et markedstilpasset persontogtilbud». Alle steder sør for Steinkjer søker man å oppnå én avgang pr. time, i høyden en avgang hver 2.time. Det gjelder selv på en strekning som Hamar–Røros, med lavere befolkning enn Narvik–Tromsø.

Men markedstilpassing betyr vel noe annet i Nord-Norge: Der får de jammen nøye seg med et par tog i døgnet. En holdning som også illustreres av at strekningen Trondheim–Bodø har akkurat samme persontogtilbud nå som da banen åpnet i 1962!

Videre forutsettes det i KVUene at togene fra Sverige til Narvik fortsatt har endestasjon Narvik, slik at reisende til Tromsø må bytte tog. Er det mulig å finne på et persontogtilbud som er dårligere? For omtrent alle utenfor Direktoratet er det opplagt at disse togene bør fortsette til Tromsø. Hadde de evnet å tenke nytt, hadde de også medtatt direkte tog Oslo–Tromsø gjennom Sverige. Men her gjelder det tydeligvis at man ikke skal tenke hverken nytt eller offensivt. Her gjelder det bare å tenke smått.

Vi får heller ikke glemme godstrafikken. For strekningen Narvik–Tromsø regner KVUen med 6 godstogpar på 740 meters lengde. Dette er en betydelig godstrafikk etter sør-norske forhold, men burde være enda større for det ressursrike Nord-Norge, særlig med veksten som forventes når det gjelder sjømat. I en underlagsrapport står det «Basismatrisene for beregningsåret 2060 har

ca. 8,5 prosent høyere total godsmengde i tonn enn 2030 slik at forskjellene fra 2030 er begrenset.» Dette høres temmelig pessimistisk ut når vi vet at godstrafikken på Nordlandsbanen økte med 8 prosent på bare ett år (i 2022).

Direktoratet er opptatt av klimagassutslipp fra selve jernbanebyggingen. Dessuten av samiske interesser. Dette viser igjen at de i utgangspunktet ikke ønsker å bygge noe, for når det er noe samfunnet ønsker å bygge, legger man lite vekt på sånt (jfr. bygging av motorveger og vindturbiner). Dessuten skryter Bane NOR på sin nettside av at de nå bygger med betydelig lavere CO₂-utslipp enn tidligere. Det er rimelig at denne utviklingen vil fortsette, men KVUen ser ikke ut til å ha oppdaget det. At også klimaregnskapet for banen blir negativt, er etter dette en selvfølge.

Egentlig må vi spørre oss hvorfor Jernbanedirektoratet sløser bort så mye penger på å utrede en bane de i utgangspunktet er imot å bygge. Allerede fra forrige utredning hadde de grunnlag for en negativ konklusjon. De kunne bare svart med den ene setningen:

«Landsdelen har for liten befolkning til at det er grunnlag for å bygge jernbane.» Så kunne utredningsbeløpet heller blitt brukt til å vedlikeholde det som er av jernbane. Den eneste fordelen jeg kan se av denne KVUen, er at nå kan ikke lenger politikerne bruke manglende KVU som unnskyldning for å unngå å ta stilling til Nord-Norgebanen.

Hvis det kan være noen trøst for Nord-Norge, så blir det stadig mer tydelig at Direktoratet og Bane NOR er mot nybygging av jernbane omtrent over alt, og da blir det opplagt at de er mot bygging langt fra Oslo. I forhold til den entusiasmen veisektoren viser i å fremme sine prosjekter, med nye veier på kryss og tvers av hele landet, er Direktoratets og Bane NORs manglende iver både avslørende og nedslående.

Tanken går til en velkjent betraktning fra den danske vismann Piet Hein: «Det er utroligt hvad man ikke kan, naar man af ærlig vilje ikke prøver.»

Rørosbanen må trimmes opp som avlastningsbane

Etter at Randklev bru over Lågen i Ringebu på Dovrebanen kollapset under ekstremværet «Hans» har trykket på Rørosbanen økt som avlastningsbane. Hva som kommer ut av den evalueringen venter nok mange brukere av banen spent på. Mest av alle de reisende og togoperatørene.

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

Når stengningen av Dovrebanen var et faktum bestemte Jernbanedirektoratet av forståelige grunner å prioritere den langdistanse godstrafikken (Cargo Net og OnRail). Med en økning fra to til seks godstog i døgnet i begge retninger er ikke Rørosbanen teknisk utrustet for å kunne opprettholde rutetilbudet for persontrafikken. SJ Nord fikk dermed gå ned til to gjennomgående dobbelturer Hamar-Trondheim, mens det på de øvrige linjene Hamar-Røros, Trondheim-Røros og Hamar-Koppang er satt inn buss for tog.

For den regulære trafikken på Rørosbanen disponerer SJ Nord bare ett av de 14 nye 76-settene. Øvrige består av dieseltogsettene type 92 og 93. Type 92 nærmer seg 40-års grensen og skal gradvis fases ut. Muligens beholder man noen i reserve. Forutsetningene for 93-settene som ble levert i 2000-02, er at de med nødvendige oppgraderinger kan rulle i 20 år til.

For å forbedre reisekvaliteten på Rørosbanen behøver SJ Nord å se over fordelingen av type 76 og 93 på Trønder- og Rørosbanen. Primært bør type 76 og 93 settes inn i fast trafikk som togpar på helstrekningen Hamar-Trondheim.

At type 92 etter snart 40 år på sporet merkes av slitasje og heller ikke oppfyller forventet komfort, fikk en bekjent erfare på sin reise fra Grenland via Oslo og Hamar til Trondheim. Reisen til Hamar gikk utmerket. Verre ble det på et overfylt og trangt type 92-sett i tog 2385 videre til Trondheim. Flere vindusruter hadde kondens eller var punkterte, og det østerdalske landskapet fikk passere mer eller mindre usett. Heller ingen togkiosk, bare en automat med et svært begrenset tilbud for en reise på drøyt seks timer.

SJ Nord kan ikke være fornøyd om man har problem med å holde togsettene i god skikk. På helstrekningen Hamar Trondheim forventer man et mer utvidet ombordtilbud. Vedlikehold av togkjøretøyene og et tilpasset ombordtilbud er operatørens ansvar. Med en forsømt jernbane er mye av det nå pågående vedlikeholdet og banetekniske forbedringer på stamnettet arbeider om har ligget på vent i flere år. Når det skal prioriteres og kuttes i Bane NORs budsjetter kommer derfor en sekundærbane som Rørosbanen oftest dårlig ut.

Rørosbanen behøver fornyes både som kompletteringsbane for Dovrebanen og et mer fullkomment og attraktivt transporttilbud for næringslivet og befolkningen i Innlandet. Mer robust infrastruktur, forlengelse av kryssingsspor, hel- eller delelektrifisering og oppdatering av togstyringa. At SV i sitt alternative budsjett foreslår 100 mkr til Rørosbanen er derfor ett skritt i riktig retning. I den store sammenheng etterlyses et politisk og operativt systemskifte for å få norsk jernbane på offensiven. Hele sektoren er i behov av fornyelse og trimming for å klare overgangen til neste generasjon jernbane (NGJ). For at Norge skal bli en integrert del av et moderne euronordisk jernbanenett må norsk jernbanepolitikk omdefineres og visjonene skrives om. Som en representant for SJ Nord uttalte til Tog24.no: «Lei av lappverket på norske jernbanestrekninger».



Alvdal stasjon. Foto: For Jernbane

Fenno-Scandinavian Arctic Railway

Tre år tilbake, da VG for 2. mars i 2020 ble åpnet, lyste et flott oppsett mot oss: "Verdens fineste togturer". Inspirerende, morsomt og interessant! Første naturlige tanke for en som jobbet for Nord-Norgebanen (NNB), var: - Her burde Nord-Norgebanen selvsagt vært toppattraksjonen!

□ Eivind Sivertsen (eiv.sivertsen@gmail.com)

Konsis begrunnelse for NNB finner vi i Norges Statsbaners (NSBs) utredning: "Nord-Norgebanen, Hovedrapport" fra 1992, som sier: "Nord-Norgebanen innebærer et stort kvalitativt sprang i forbedring av transporttilbudet i landsdelen".

Men "et stort kvalitativt sprang" i nord, er det siste endel sentrale politikere ønsker. Og Nord-Norgefobien omfatter ikke bare disse, men også bl.a. lederen i Naturvernforbundet som vil presse folk bort fra nord, ref. Nettavisen 15.03.23 hvor overskriften over T. Gulowsens bilde var: "Naturvernforbundet vil avfolke Finnmark for å beskytte naturen". Konsekvensene blir dessverre at når folket i nord er borte, kan naturen raseres uten protester. Naturvern i praksis?

Tanken om stambane i Nord-Norge nærmer seg 150 år, og kom til et byggevedtak i 1923. I år "feirer" vi hundreårsjubileet for vedtaket fordi vi da gikk mot de harde trettiårene. Banetraseen ble likevel stukket ut helt til Varanger. Så kom verdenskrigen 1940-45, og med den, tysk satsing på NNB. Etter krigen var interessen for stambanen like levende, også blant myndighetene. Befaringer og møter ble holdt, og man ville fortsette. Men så - rundt 1950 - skjedde noe.

Norsk økonomi var sterkt i oppsving, ikke minst pga en svær handelsflåte under oppbygging, med så gode inntekter at et nytt skip kunne nedbetales i løpet av 3-5 år. Men NNB havnet i en stadig brattere motbakke. De evige utredningers tid var startet. Den nye Nord-Norge-aversjonen kan diskuteres i evigheter. Kanskje en følge av kostnaden med gjenoppbyggingen etter 1945, som noen mente ble for dyr. Men tror politikerne at folk flest mente det samme, tar de grundig feil. Husk Hamar-aksjonen i 1945, da oppbygging av Hasvik ble "adoptert" av Hamar og omegn!

Vi er vel snart ved punktet der motstanden mot NNB har kostet mer enn banen ville gjort? Og mangelen på bane i nord koster daglig landet store summer som de ansvarlige belaster skattebetalerne med.

I denne epoken har nytten konsekvent vært nedvurdert og de negative sidene overdrevet. Det har vært tunnellsyn på persontransport som inntekt, mens grunnlaget er godsfrakt. Jernbane er uovertruffen for gods over store avstander. Nord-Norge har mye gods og store avstander. Corona, snøvintre, svekket forsvar og krig i Europa styrker behovet for sikker samferdsel. "Et stort kvalitativt sprang" i retning moderne samferdsel i nord bør telle enormt, noe det også gjør, men våre ledere nekter. I 2021 fikk vi et nytt vedtak der "Stortinget ber regjeringa om å setja i gang arbeidet med å realisera Nord-Norgebana". Basert på arbeidet med saken hittil, skulle man tro teksten sa "- setja i gang arbeidet med å trenera Nord-Norgebana". Men den jobben er allerede drevet i 70 år.

Klimautviklingen gir NNB en helt avgjørende betydning også for langveis personfrakt, mens fly etterhvert blir for dyrt for de fleste. At reiser i nord blir en luksus for de få, er sikkert OK for Høyre, men burde vært et tankekors for AP. Å reise er dyrt i nord. Klimautviklingen vil gjøre det verre. Høyhastighetsbaner flytter flypassasjerene ned på bakken til klimaets fordel så nye slekter kan overleve.

Eneste nært fullverdige utredning av NNB er fortsatt konsekvensutredninga (KU) av 1992, hvor store konsulentfirma, mange mindre slike, pluss NSB, deltok. Utredningen ga meget godt resultat. NSB ønsket å bygge. Regjering og Storting dømte NNB ut.

Dagens "NSB" har lært leksen. 2019-utredningen utmerket seg ved dyre løsninger. Det indikerer at høy pris var et sterkt motiv. Usikkerhetsanalysen nedjusterte prisen kraftig. Den mente også at bruk av moderne teknologi ved byggingen kunne redusere prisen videre opptil 20 %. Erfarne utredere mente at anslått pris kunne reduseres med 30-40 milliarder!

Bortsett fra Erna Solberg, har ingen partiledere - så vidt jeg vet - sagt tvert nei til NNB. Vi må si takk for Høyres klare beskjed om at Nord-Norge ikke teller. AP har vist det samme gjennom 70 år. De sier det bare ikke.

I VGs artikkel, ref. innledningen, så man lite bosetting i de kanadiske Rockies. Togene, land- og langtransportens mestere, gled likevel trutt gjennom landskapet. Da Solberg i Tromsø sa nei til NNB med begrunnelsen "For lite folk her nord", overså hun glatt at Ofotbanen som også økonomisk har støttet f.eks. Bergensbanen, bare har få beboere langs linja. Den lever likevel godt på godsfrakta, noe Norges viktigste samferdselsprosjekt - Nord-Norgebanen - også vil gjøre. Vi kan ikke oppnå statusen "Verdens nordligste bane". Russiske Obskaya-Bovanenkovo, på Jamal-halvøya er allerede der. NNB blir den nordligste med vestlig sporbredde, og blir et ikon for Skandinavia og Finland.

Med høyhastighetsbaner øker personfrakten med tog dramatisk. En kjempfordel for en jordklode på vei mot avgrunnen, delvis grunnet flytrafikken. Glem heller ikke at 10 personer som reiser 1000 km, tilsvarer fem hundre passasjerer som reiser 20 km (ca. et Follobane-strekk).

Et sivilisert land med 15.000 milliarder på bok, (18. mai i år), ville omgående brukt 400 mrd på banen Fauske-Kirkenes, ikke minst pga klimaet. Klimabelastningen ved bygging, er i flg. Asplan Viaks utredning for Zero, nedbetalt etter knapt 20 år. Men kan Norge, med sin påfallende og grunnløse diskriminering av landsdeler, med rette kalles et sivilisert land? En tysk akademiker med jernbanebakgrunn, lang fartstid i Norge og NNB-forkjemper, spurte oss norske hva vi ville synes hvis han anmodet sitt universitet om å etablere en studieretning for å avklare mekanismene i - og årsakene til - Norges klare nedvurdering av sine nordområder. Noe slikt vil dessverre ikke løfte Norges internasjonale renommé. KVVU Nord-Norgebanen, datert 22. sept. 2023 inneholder en anbefaling om å legge bort alle planer om videreføring nordover fra Fauske. Slike «gode råd» synes ikke å svare til mandatet for utredningen, og Stortinget er heldigvis siste instans i saken.

Vogntog på veiene blir elektriske?

□ Rolf Solheim

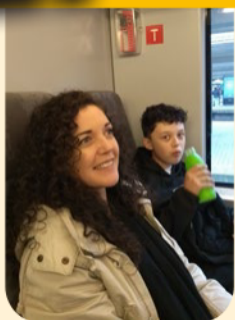


Denne gangen har redaktøren intervjuet reisende på Gjøvikbanen en lørdag. Vi har spurt om hva de ville stemt for hvis det var en folkeavstemning om å investere et betydelig beløp i enten mer motorveg eller mer jernbane.



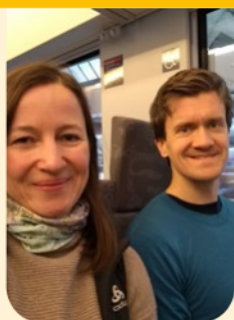
Tord og Marte med Henrik og Haakon

Familien skal til byen og tar toget fra Nydalen til Oslo S. De bor nær Nydalen og går til fots i begge ender av togreisen. Dette er fritidsreise. - Vi tar ofte toget når vi skal til sentrum. Toget tar 9 min mens bussen tar 30. Til daglig har vi pleid å sykle og reise kollektivt. Nå har vi kjøpt en elbil, så den må jo kjøres inn. Kollektivtilbudet er bra her vi bor. Reisemiddelvalget vil komme an på hvor vi skal. Vi ville brukt toget enda mer om det hadde gått enda oftere. På den annen side bor vi nær linja og flere tog ville betydd mer støy. Men barna elsker toget! - Bygge mer motorveg eller jernbane? - Det kommer an på hva de ville tenkt å ta seg betalt for billettene! Før var tog rimeligere enn fly. Nå koster en sovekupe 2000 kr. - Så klart er det også et miljøaspekt i dette spørsmålet, men billettene må være overkommelige også for familier!



Anna Sofia

Hun og barna reiser Oslo S - Åneby. De kom med buss og tog til Oslo S, og blir henta med bil eller går fra Åneby st. Dette er ei fritidsreise som det er første gangen de tar. Til daglig reiser de mest med trikk og buss. De har ikke sykkel eller bil. - Vi valgte toget fordi det går dit vi skal. Barna liker det, og det er toalettt om bord. Det er viktig. - Jeg ville kanskje stemt for mer jernbane. Mange reiser kollektivt, og det er ofte fullt.



Izabela og Snorre

De reiser Oslo S - Movann. Til sentralbanen kom de hhv. til fots og med T-bane. De ble kjent på toget. De skal på skogstur og den starter fra togdøra på Movann. Dette er første gang de tar denne turen. Til daglig bruker de hhv. tog og sykkel. Hun er ikke så kjent med togtilbudet. - Jeg reiser sjelden langt, men lokaltogtilbudet er bra, sier hun. Han pendler til Ås. - Det var lenge problemer med Follobanen, men nå er det bedre. Til Movann var toget eneste og beste alternativ. De ville begge stemt for mer jernbane.



Marianne og Henie

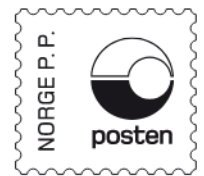
De tok T-banen til Oslo S og skal sannsynligvis til Nittedal. Mor og datter tar en tur for turens skyld. Det er ikke ofte vi gjør dette, sier Marianne. - Vi kan se toget fra huset vårt, og omvendt. Når vi nærmer oss skal vi over på andre sida av toget og se etter huset. Henie hadde lyst til å ta toget. Jeg har tatt toget en del ganger ut i Marka for å jogge. Til daglig sykler jeg mest, men vi har også bil. Jeg synes togtilbudet er greit/bra. - Jeg skulle ønsket meg mer tog, og ville stemt for å bygge ut jernbanen.



Martin

Han skal på hytta. Han har gått til Oslo S og blir henta med bil på Lunner st. - Som regel tar jeg bil når jeg skal ut av byen, men denne gange ble det tog. Til daglig reiser jeg mest buss. Jeg synes generelt at togtilbudet er greit. - Det går vel sånn omtrent en gang i timen. Han eier også en sykkel. Han ville stemt for mer jernbane.





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

Ansvar for Loke og for Thor??

Vi leser at gebyret ved glemt/uteblitt billett ved VY/Ruter- kontroll skal heves nok en gang. Avskrekkende for å hindre ulovlig sniking, heter det. Gebyret er det samme for alle – ingen forskjell for ubemidlede eller minstepensjonister – eller Røkke eller Olav Thon (om de da noensinne tar toget). Så skal de påståtte enorme tapene inndrives, heter det.

□ Jens H.

Uttalelse om framtidige regiontog på Østlandet – vil ha flere tog på Østfoldbanens Østre linje

Regionrådet roser Jernbanedirektoratet for å tenke nytt når det gjelder å øke kapasiteten i persontogtrafikken. Utredningen av 2-etasjers tog, sendt på høring tidligere i høst, er et godt eksempel på det.

□ Indre Østfold regionråd (kommunene Indre Østfold, Marker, Rakkestad og Skiptvet)

Primært har reisende og kommuner langs Østre linje fra Ski via Rakkestad til Sarpsborg i flere år både bedt om og forventet en fre-

Nå: for det første – å holde bataljonene med kontrollpersonell koster heller ikke lite – det dreier seg om noen millioner MEN:- Vi – brukerne av Vy (eks NSB)'s tjenester har dessuten et spørsmål:

Hva med de enorme tapene som ledelsen selv / direkte eller indirekte er skyld i?

Forleden styrtet Randkleiv bru på Dovrebanen sammen. Det fører til enorme forsinkelser – Buss for tog for passasjerer og utilfredsstillende omdirigering av godstransport på en alternativ Rørosbane som ikke har tilnærmet den kapasitet som behøves.

kvens på to tog i timen. Flere tog var noe av det Bane Nor lovet denne regionen med åpningen av Follobanen. Det har ikke kommet. I stedet opplever vi stadig mer tettepakke tog, men også at mange velger å kjøre bil og parkere f.eks. på Ski stasjon. Dette var neppe var intensjonen med 40 mrd-investeringen.

Regionrådet ber jernbaneaktørene gjøre en utredning på om også regiontogene på Østre linje skal få 2-etasjers tog. De fire kommunene langs linjen (Nordre Follo, Indre Østfold, Rakkestad og Sarpsborg – i tillegg til tilhørende Skiptvet og Marker) vokser sterkt både i antall innbyggere og arbeidsplasser. Blant annet står Bane Nor Eiendom bak større utbyggingsprosjekt, og kommunene fortetter rundt jernbanestasjonene i tråd med statlige føringer for å legge til rette for mer kollektivtrafikk.

Etter åpningen av Follobanen legges det opp til sterk vekst med opptil 6-8 tog i timen på Vestre linje. Antall tog og kapasitet

Vi har ikke sett overslaget over de samfunnmessige tap – men da blir nok «sniketapet» ved billettkontrollen mikroskopisk i forhold. OG: Vi leser at Bane NOR ble advart for flere år siden om at fundamentene til Randkleiv Bru var for dårlige og trengte utbedring. Så hva foretok Bane NOR seg? Ingenting!!

Hvis det ikke foreligger et ansvar her – så har begrepet ansvar avgått ved døden. Så vi må jo som sagt ha større gebyrer – hvor store i dette tilfellet? noen forslag??

på Østre linje er ikke økt. Det sies også at togene fra Vestre linje skal tilbake gjennom Oslotunellen, men ikke Østre linjes tog. Til tross for at antall innbyggere er ganske likt, investeringen i ERTMS (2015) og fem tett beliggende stasjoner med kryssingsspor. Konklusjonen er et relativt sett svekket rutetilbud, som fort får konsekvenser for attraktivitet og nyetableringer i regionen.

Dette er en «skjevfordeling» vi reagerer på. Vi oppfatter ut fra intensjonen at nettopp 2-etasjers tog på kort sikt kan øke kapasiteten og redusere antall passasjerer som må nøye seg med ståplass.

FLYTOG: Samtidig savner vi i utredningen Vy sine planer om framtidig regiontogrute på pendelen Gardermoen – Lillestrøm Oslo – Ski – Askim – Mysen/Rakkestad. Vi skulle tro 2-etasjers tog vil være aktuelt også på den.



NORSK JERNBANEFORBUND

