

Tidsskrift utgitt av For Jernbane
29. årgang - Nr. 4 - 2010

FOR JERNBANE



Langs Mjøsa

– planer, finansiering

UTGIVER: Tidsskriftet FOR JERNBANE kommer med fire utgaver i året og utgis av organisasjonen FOR JERNBANE. FOR JERNBANE er en landsdekkende medlemsorganisasjon som virker for bedre rammevilkår for jernbanen slik at den skal utføre en vesentlig større del av transportarbeidet. Formålet er å skape et bedre totalmiljø og bærekraftig verdiskapning.

KONTIGENT: 2011 kr 200.



ANSVARLIG REDAKTØR:
LEDER: Kjell Erik Onsrud

ADRESSE:

FJ, Pb 3455, Bjølsen, 0406 Oslo

E-POST: post@jernbane.no

INTERNETT: www.jernbane.no

PRODUKSJON: LO Media, Oslo

OPPLAG: 1500

FRIST FOR BIDRAG: 14.03.2011

FORSIDEFOTO: BM 70-12 med tog 310 (Lillehammer-Larvik), foto Knut Eidsæther.

Artikler og bilder uten navn er skrevet/tatt av redaksjonen.



INNHOOLD

Ringeriksbanen - stadig bedre?	2
Så in i Norden langt bort	3
Hensiktsmessig for Norge?	4
Nettverk rundt Mjøsa	5
Høyhastighetsbaner	6
Skandinaviakryset	7
Utviklingskonferanse	8
Hvorfor blir veiplaner mer oppfylt	10
Utkonkurrert av motorveiene	12
5 på toget	14

Feil om Ringeriksbanen

□ **TORBJØRN SVENDSEN, KJELL ERIK ONSRUD**

En nylig utgitt rapport fra Transportøkonomisk institutt (TØI rapport 1096/2010), om utviklingen av Bergensbanen, konkluderer med at en innkorting av banen vil gi kraftig trafikkvekst.

Selvfølgerlig vil Ringeriksbanen(RRB) gi innspart reisetid men det er en stor svakhet med rapporten er at det kun er RRB som blir vurdert som et alternativ for innkorting mellom Oslo og Hønefoss. Vi har tidligere foreslått Nitte-dalsbanen som alternativ til RRB. De viktigste fordelene er at den kutter reisetida for fjerntog på Bergensbanen like bra som RRB, gir Gjøvikbanen et sårt tiltrengt løft ved å utnytte felles korridor inn mot Oslo, er velegnet for gods og gir grunnlag for lokaltog på ringbane som inkluderer Randsfjordbanen.

En del av dataene som TØI har lagt inn i modellberegningene for RRB kan heller ikke stemme;

I kapittel 4.2 vises det til en reisetid for pendlere; Hønefoss-Oslo på 27 minutter (side 35). Dette er svært optimistisk da kjøretiden for lokaltog i rapporten som dannet grunnlaget for Stortingsvedtaket om Åsa-traseen i 2002 ble oppgitt til 47 minutter. Antagelig er det her lagt til grunn en svært optimistisk kjøretid for fjerntog. I tillegg kommer at i forbindelse med R2012 så skisseres det nå en kjøretid for lokaltogene på strekningen Oslo-Sandvika på 16 minutter. Det er 3-4 minutter lenger enn i de opprinnelige planene for RRB. Dette skulle tilsi en reell kjøretid for lokaltogene på ca. 50 minutter på strekningen Hønefoss-Oslo.

I vedlegg 2 finnes «Dokumentasjon av beregningene». I scenario1 (side 64-66) reduseres kjøretida Oslo-Bergen til 4,5 t. Dette forutsetter at Ringeriksbanen over Åsa er bygd og at noen andre tiltak som «Nye Vossebanen» er realisert. Til grunn ligger en kjøretid Oslo-Hønefoss via Åsa på 27 min. Dette virker pussig da kjøretida i den opprinnelige planen som Stortinget vedtok var beregnet til 32 minutter.

Kjøretida Oslo S-Sandvika blir 16 minutter når Bærumstunnelen er satt i drift. Da har toget bare 11 minutter igjen å komme seg til Hønefoss på. Avstanden Sandvika-Hønefoss er 46,5 km. Dette inkluderer nær 3 km/3 min på dagens Roa-linje mellom Hønefoss stasjon og avgreiningpunktet ved Randselva bru. Da står det igjen 8 minutter på nybygd bane Sandvika-Randselva (44 km), det medfører en snitthastighet på 330 km/t på denne strekningen. På hele strekningen Sandvika-Hønefoss blir snitthastigheten 254 km/t. Dette inkluderer endog ca. 1,5 km ut fra Sandvika st. med fartsgrense 110 km/t og så akselerasjon til over 300 km/t på en strekning med stigning på 14,18 promille, kurvatur for 200 km/t og til slutt nedbremsing til 75 km/t ved Randselva. Dette er jo ikke mulig.

Antakelig vil reell kjøretid for fjerntog på strekningen Oslo-Hønefoss bli ca. 35 minutter for fjerntogene.

Rapporten bruker tall som viser at RRB alene kan redusere reisetida Oslo-Hønefoss med over en time, men er dette reelt? Nullalternativet må være å kjøre om Drammen uten stopp etter Sandvika når Vestkorridoren er ferdig. I forhold til dette vil RRB spare ca 45 minutter.

Bli medlem! www.jernbane.no

Så in i Norden långt bort

I Norden är vi långt bort från varandra fast vi är så nära. Vi bor granngårds. Vår kultur är likartad. Vi förstår varandras språk med lite ansträngning.

■ HANS STERNLYCKE, ORDFÖRANDE SVENSKA JÄRNVÄGSFREMJEANDET

Ändå tar vi inte till vara närheten. Vi kan inte se varandras TV-program. Nordiska språk försummas i skolorna. Förr hade vi ett gemensamt porto i Norden. Nu gäller samma porto som för till Europa. Ett brev till Norge eller Danmark kostar dubbelt mot vad ett brev inom Sverige gör. På samma sätt är det med telefon. Också resemöjligheterna ställer oss längre bort från varandra än vad som behövs.

Det finns gott om buss- och flygförbindelser. När klimatet är hotat, och oljan på väg att sina och inte kan ersättas mer än till en del med alternativa bränslen, då är bil eller flyg inget att bygga framtida kommunikationer mellan de nordiska huvudstäderna på.

Till Oslo från Sverige är det dålig banstandard. Restiden blir lång från Stockholm och från Göteborg. Från Göteborg går det en halvtimme snabbare med buss. För godset klarar järnvägen inte fulla tågvikter. Hade det inte varit för regionerna hade det inte funnits kvar persontåg alls. Det borde varit ländernas ansvar.

Med snabbaste tåg från Oslo tar det minst åtta timmar, men normalt tio, till Köpenhamn. Till Stockholm tar det över sex timmar. På den tiden Linx körde sträckan gick det på fyra och en halv timme. Mellan Stockholm och Köpenhamn är restiden fem tim-

mar och en kvart. Ändå är vägavståndet små. Respektive 59, 53 och 66 mil.

Alla avstånd är längre med järnväg än med väg. Rimligare vore tvärtom. Från Oslo är det hela tio mil längre till Köpenhamn. Till Stockholm är det fem mil längre. Till och med mellan Stockholm och Köpenhamn är det fyra mil längre, beroende på att tåg måste ner till Malmö, medan bilen kan ta sig över sundet vid Hälsingborg.

Både Norge och Sverige har dåligt banunderhåll. Bara Portugal ligger sämre till än Sverige i EU. Följden blir urspårningar, nedrivna ledningar, och fel på signaler och växlar. Till det kommer att bankapaciteten inte räcker till. Minsta störning fortplantar sig över landet. Järnvägsmaterielen räcker inte till och hålls inte i skick. Man klarar inte vintertrafiken. Allt innebär att tågen blir försenade, eller att de inte alls kommer fram.

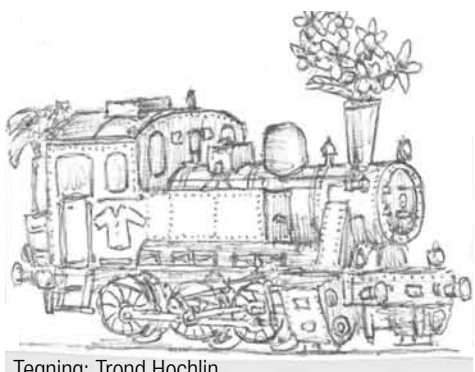
Ändå minskas underhåll och investeringar i finansministerns senaste budget, tvärtemot vad den borgerliga alliansen gick till val på. 2014 kommer järnvägsinvesteringarna att bara vara en tredjedel av vad de är i år. Det innebär att inga nya satsningar sker utöver vad som beslutats. Däremot kommer väginvesteringarna att ligga oförändrade över åren. Tankar på höghastighetsjärnväg begravs i ännu en utredning.

Under förutsättning av rimligt

underhåll kunde dock tågresetiderna minskas redan nu. Hade samma tåg körts hela vägen Oslo-Göteborg-Köpenhamn hade man kunnat spara 35 minuter. Lika mycket till kan sparas med Citytunnelns öppnande i Malmö, och när dubbelspåret Göteborg-Trollhättan blir klart om två år. Mellan Stockholm-Oslo gick det alltså att köra fortare förr. Ytterligare tid kan vinnas med förlängda mötesspår, borttagna plankorsningar och om tågen kunde få köra genom Romeriksporten, tunneln på Gardermobanan. Tåget kan då få en femtedel till en tredjedel av resandet jämfört med flyg. Nu är tågresandet utom mellan Stockholm och Köpenhamn försumbart.

Med höghastighetsjärnväg skulle tåget kunna ta nästan hela flygets andel och en god del av biltrafiken. Trafikunderlaget räcker troligen redan till för att motivera det, åtminstone från Köpenhamn till Oslo och till Stockholm. Med snabba tåg kommer resandet att öka.

European Round Table med Pehr G Gyllenhammar i spetsen föreslog 1985 inte bara motorvägar utan också snabba spår mellan Nordens huvudstäder. Av det sista blev intet. Nu planeras för höghastighetsjärnväg överallt i Europa. Norden hade kunnat vara i framkant. Nu drabbas vi av transportinfarkt när oljan sinar.



Tegning: Trond Hochlin

Din e-postadresse?

Vår liste over medlemmenes e-postadresser er mangelfull. Vi oppfordrer derfor alle medlemmene til å sende en e-post til post@jernbane.no med navn og postadresse, slik at vi får oppdatert vår liste.

Hensiktsmessig for Norge?

Polyteknisk forening arrangerte onsdag 24. november debattmøte om jernbanen i samarbeid med Norsk Veg og Trafikkfaglig Forening Østlandet. Møtet samlet en 60-70 deltakere.

Utfordringen til møtet var som følger: Bak forskjellige kostnadsoverslag og lave bevilgninger ligger det grunnleggende politiske og økonomiske rammer, og det kan stilles spørsmål om disse er hensiktsmessige.

Til å innlede debatten var det invitert tre personer; tidligere konsernkonom, DnB NOR, Nils Terje Furunes, prof. Siri Strandenes ved NHH i Bergen og tidligere konsernsjef i NSB Osmund Ueland. Furunes og Ueland kom med skarp kritikk av dagens norske regime for jernbaneinvesteringer.

Nils Terje Furunes

Han innledet med å si at Norge har knapphet på arbeidskraft, mye kapital og fallende oljeinntekter. Han mente det var viktig å investere i infrastruktur og utdanning for å få en god utnyttelse av arbeidskrafta. Han pekte på at Norge har høye transportkostnader og trakk fram at Norske Skog har nesten dobbelt så høye transportkostnader ved sine norske fabrikker som ved fabrikkene på kontinentet.

Furunes mente avkastningskravet som Finansdepartementet stiller til infrastrukturinvesteringer, 4,5 %, er alt for høyt. Oljefondet klarte til sammenlikning bare 2,7 % i gjennomsnitt for perioden 1998-2009.

Han problematiserte også beregningsmetodene for samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Nyten består i hovedsak av spart transporttid og reduserte ulykker. Andre verdier som miljø, eiendomsverdi, redusert vegslitasje og økt fysisk aktivitet ved gange og sykling til stasjonen regnes ikke med. Etter etablert norsk metode taper vi 50 øre for hver krone som investeres i jernbaneprojektene i nasjonal transportplan. For veg var regnskapet enda dårligere. Lønnsomheten beregnes bare for 25 år, mens den i Sverige og Storbritannia beregnes for 60 år. Han pekte på at i disse landene ville «Follobanen» vært lønnsom. Han spurte også om det var riktig å legge 20 % kostnad på skattefinansiering. Private investeringer i

hytter og hus pålegges ikke en slik kostnad.

Furunes problematiserte også norsk «klattutbygging» og viste til at Lysaker-Asker kunne vært bygd på halve tida og med 1,5 mrd i høyere lønnsomhet. Han pekte på at Norge har en unik finansiell handlefrihet. Han stilte også spørsmål ved norsk praksis med å regne alle bevilgninger som forbruk. Investeringer i bane er omplassering av formue, ikke forbruk, sa han. Han mente vi burde spørre oss om vi var best tjent med et godt utbygd land og noe mindre på bok, eller et mindre utbygd land og mer på bok.

Furunes pekte på skjevheten i at jernbaneinvesteringer var underlagt handlingsregelen, mens investeringer i infrastruktur som telekom, strømnnett, olje/gass og delvis veg og havner gikk utenom statsbudsjettet og ikke ble pålagt denne begrensningen. Han pekte også på at store utbygginger offshore, som Snøhvit og Ormen Lange, ikke var blitt utsatt av frykt for stort press i økonomien under høykonjunkturer.

Siri Strandnes

Hun viste til at vi bor spredt, men mente at oslofjordområdet og forbindelsen til Göteborg havn er egnet for jernbane. Hun minnet om at jernbanens miljøfortrinn bare gjelder betinget av at den er konkurransedyktig slik at kapasiteten fylles opp. Hun pekte på at det var nødvendig med høy frekvens, og viste til at flyene har det i dag. Hun spurte om jernbanen er

fleksibel nok i «trådløssamfunnet». Hun mente veiprisning var et velegnet middel for å løse etterspørselspress.

Åsmund Ueland

Han mente at jernbanen er i en tragisk situasjon og at politikerne har en strategi med å trenere investeringene. Nasjonal transportplan må bli en forpliktende 10-årsplan sa han. Han mente byråkratiet styrer for mye og at Stortinget ikke får se helheten. Han mente det må på plass plan og finansiering for å bygge D-spor i IC-triangelen raskest og billigst mulig over 10 år. Han var kritisk til Finansdepartementet (FD) og mente de ville sette seg på bakbeina mot et slikt prosjekt. Han mente FD hadde alt for stor makt og pekte på at de aldri stiller opp i debatt. Han mente Riksrevisjonen burde kritisere praksisen med klattutbygging. Han etterlyste en politisk prioritering av hvilke strekninger som er viktigst. Han mente at næringslivet også var for passivt. Han anbefalte et regjeringsskifte da han ikke hadde tro på at de rødgrønne ville bryte med dagens regime. Han etterlyste også en debatt om hvordan Oslo skulle avlastes og pekte på at 70 % av trafikantene fra Akershus kommer med bil.

Debatten

Denne bekreftet mye av det innlede hadde sagt, eneste unntaket var en representant for Oslo Havn som sa at Göteborg havn ikke var så viktig for Norge som det ofte blir framstilt som.

Miljø og Veiservice



Vi utfører

- Massebytte av spor og veksler
- Blottlegging av kabler og rør
- Kabelgjennomføring i spor
- Trekraft arbeidstog

Grenland Rail



www.mvs.as - www.grenlandrail.no



Nettverk rundt Mjøsa

Som kjent foreslår Norsk Bane og Deutsche Bahn International (DBI) høgfallsbane Oslo-Trondheim med trasé på begge sider av Mjøsa. De foreslår to avganger per time Oslo-Trondheim over Hamar og en per time Oslo-Ålesund over Gjøvik. Disse skal ha varierende stoppmønster. I tillegg foreslår de halvtimestog Oslo-Gjøvik-Moelv-Hamar-Gardermoen-Oslo med stopp på alle stasjoner.

Den 10. oktober var Norsk Bane invitert til et infomøte på Lillehammer av gründerne Kjell Stenberg og Ole Berg for å gjøre rede for sine planer. Deltakerne kom fra Gjøvik, Lillehammer og Ringsaker og var først og fremst næringslivsfolk, banker, høgskole og politikere. Stenberg ga først sjøl en oversikt over historie og politikk i forhold til jernbanebygging. Der nest gjorde Jörg Westermann rede for de planene fra DBI som er klare og hva som ellers kan være mulige utbygginger. Forsamlingen var nysgjerrig og vitebegjærlig.

På østsida av Mjøsa har DBI planene klare, men ikke på vestsida. -

Likevel er de såpass at vi kan anslå reisetider med 5 minutters nøyaktighet, sier Westermann. For Lunner og Gran er det fortsatt flere alternativer. Det samme gjelder stasjonsplassering i Gjøvik. Dagens stasjon ligger godt til markedsmessig, men er vanskelig som framtidig gjennomkjøringsstasjon. Bebyggelse og stigning på 20 promille mot Raufoss gir utfordringer. En løsning er å plassere stasjonen høyere opp i byen, men mindre sentralt, en annen er å bygge en lang tunnel sørover for å rette ut stigningen, men da komme ut ved Eina. For Gjøvik-Moelv har Norsk bane et traséutkast men det er ennå ikke ferdig. Det er imidlertid på det rene at det vil bli en lang tunnel på vestsida og at banen vil ligge høyere i terrenget enn Rv 4, sier Westermann.

Norsk Bane har også jobba med ny bane som vil korte inn reisetida fra Elverum/Rørosbanen og sørover Dovrebanen. Reisetida til/fra Oslo kan reduseres så mye som 60 – 70 minutter på den måten. Utkastet er på fem meters nøyaktighet og går fra Grøtholm sør for Stange til Rørosbanen

litt vest for Årdalsbruk. DBI mener imidlertid det bør undersøkes en alternativ trasé som greiner av fra Dovrebanen lenger sør og dermed kan legges på fjellgrunn framfor løsmasser og dyrka mark. Et slikt alternativ er imidlertid ikke forenlig med at Dovrebanen blir lagt over Tangenbukta som Jernbaneløp nå legger opp til. Da blir det for skarpe kurver forklarer Westermann. Han forteller at Norsk Bane har hatt møter med politikere om en slik innkortingsbane. Langs eksisterende bane Hamar-Elverum ser de på muligheter som spenner fra kun elektrifisering til nytt dobbeltspor. - Hva som er fornuftig å gjøre er for tidlig å si. Dersom det blir høgfallsbane både over Hamar og Gjøvik vil det også styrke markedet og mulighetene på tvers, sier Westermann.

Det er politisk interesse for å skape en større region. Imidlertid har Norsk Bane opplevd at Hedmark fylkeskommune blokkerte et infomøte mellom dem og Hamarregionen. Fylkeskommunen er kun interessert i høgfallsstrasé via Østerdalen.

Høyhastighetsbaner

– miljøødeleggelser og mulige milliardbesparelser

I avisene leser vi nesten daglig om hvilke enorme problemer Jernbaneverket har å hankses med.

□ BJØRN SOLHEIM, OSLO

Det gjelder både trafikkavvikling, regelverk, administrasjon, ledelse, teknikk, vedlikehold og modernisering, økonomi, miljøhensyn og manglende sådanne. Med så mange problemer kan det være grunn til å spørre seg om Jernbaneverket (JBV) ivaretar dette på best mulig måte til enhver tid. For undertegnede gjelder det ikke minst spørsmål om hensyn til miljø og om det tas nok hensyn til dette når Jernbaneverket legger sine planer.

Høyhastighetsbaner kan om få år være en realitet. Stortinget har vedtatt at videre utredninger skal ha bygging av høyhastighetsbaner som siktemål. Inngrepene i naturen kan bli store. All bygging av vei og bane medfører inngrep. Men firefelts motorveier, med bredde på 16 – 22 m og store kryss gir langt større inngrep enn en dobbeltsporet høyhastighetsbane på 15 meter og tunnelandel på over 40 %.

Ved siden av JBV er også Norsk Bane AS (NB) en viktig aktør. Setter man seg inn i planene, trer forskjellene tydelig fram. Mens Norsk Bane AS planlegger helhetlige strekninger i et vesentlig nytt banenett, planlegger JBV bit for bit etter gamle traseer. Sistnevnte strategi kan ved første øyekast virke grei nok, men kan likevel føre galt av sted da bindingene til gammel trase vesentlig reduserer handlefriheten. Dette kan lede fram mot løsninger og trasevalg som er ødeleggende både for miljøet og for mulighetene til å realisere en konkurransedyktig jernbane.

Det skal også nevnes at NB har støttet seg til internasjonalt kjente aktører som blant annet Deutsche Bahn International (DBI). Studerer man deres planer og tenker konsekvenser for miljøet kombinert med brukervennlighet i et fremtidig jern-



Ved Tangenbukta, foto: Norsk Bane AS

banenett, er det enorme forskjeller som trer fram.

Et viktig spørsmål for meg er hvordan miljøet ivaretas i planleggingen og i hvilken grad man synes bundet opp av gamle løsninger. I begge henseender faller Jernbaneverkets løsninger dårlig ut. Derfor er det underlig, i hvert fall i mine øyne, at nettopp disse blir valgt.

Derimot er det tydelig at NB og DBI har lagt stor vekt på miljøhensyn i planlegging av sin høyhastighetstrasé.

For deler av JBV's dobbeltsporutbygging for hastigheter på 200 km/t virker miljøhensyn nærmest fraværende. Jeg tenker særlig på strekningen Eidsvoll – Espå / Tangen til Sørli. Her er det snakk om en direkte rasering av norsk natur som kommer til å sette dype og varige spor. JBV's planer medfører for det første nærmest en total ødeleggelse av strandsonen langs Mjøsa på den 17 km lange strekningen fra Minnesund til Kleverud nord, rett syd for Espå. I tillegg planlegges det bygning av en ruvende bro over Tangenbukta. Et viktig fuglefredningsområde ved Minnesund blir bokstavelig talt overkjørt. Dette er tragisk.

JBV vil fylle kolossale mengder stein ut i både Vormå og Mjøsa, I Mjøsa er det til og med planlagt å legge deler av traseen så langt som ca. 70 - 80 meter ut fra den nåværende strandlinje! Ved laveste vannstand vil høyden på steinfyllingen anslagsvis være oppimot 10-11 meter - noen steder også høyere. Det tilsvarer omtrent høyden på en 4 etasjers blokk.

Vakkert blir det ikke! Og samtidig vil denne barrieren bidra til å gjøre store

delar av strandsonen utilgjengelig som friluft- og rekreasjonsområde selv om JBV hevder det motsatte.

JBV planlegger riktignok såkalte avbøtende tiltak med blant annet gang- og sykkelveier og underganger. Men ikke tilstrekkelig til å erstatte den opprinnelige natur i strandsonen! Svaberg, strender, skogkledde nes og sjarmerende bukter vil forsvinne under fyllingene. Mjøsa vakre strandsoner gjøres om til en fyllings- og dumpingplass! Dette blir et skjemmende sår i en vakker natur og er i mine øyne ren vandalisme!

Jernbaneverkets plan for 200 km/t på strekningen er heller ikke i tråd med føringene fra Stortinget om minst 250 km/t. Å komme opp mot 250 km/t er ikke mulig på Mjøstraseen. Det vil si at egentlig er prosjektet allerede foreldet før det er påbegynt.

Enda mer tragisk er det når man vet at NB i samarbeid med DBI allerede i november 2008 hadde ferdig planlagt et alternativ for 300 km/t som gikk flere km oppe i Mjøsåsen og langt unna strandsonen. Denne høyhastighetstraseen var planlagt som en del av høyhastighetsbanen Oslo - Trondheim og ville ha vært i stand til å dekke både langdistanse regional og godstrafikk. I tillegg ville den ha vært langt mer miljøvennlig enn Mjøstraseen, gitt to års kortere anleggstid og unngått de store konfliktene mellom anleggsarbeider og avviklingen av togtrafikken på eksisterende bane like ved.

Mjøstraseen skal bygges i tre biter. I tillegg kommer enkeltsporstrekningen Venjar - Eidsvoll st. Forskjellen i pris for sammenhengende dobbeltspor kan bli på over tre milliarder kroner ut fra foreliggende opplysninger! Den østlige traseen ble aldri vurdert da saken var oppe i Miljøverndepartementet i 2008-2009. Det er grunn til å stille seg spørsmål om hvorfor den ble holdt unna saksbehandling.

I avisene leste vi i våres at Magnhild Kleppa vil snu alle steiner for å finne flere penger til bane og vei i Norge. Hvorfor ikke begynne med å ta en titt på strekningen Eidsvoll-Sørli?

Skandinaviakrysset

– infrastruktur i skandinavisk, nasjonalt og regionalt perspektiv

▣ ARVE BONES, ORDFØRER PÅ KONGSVINGER

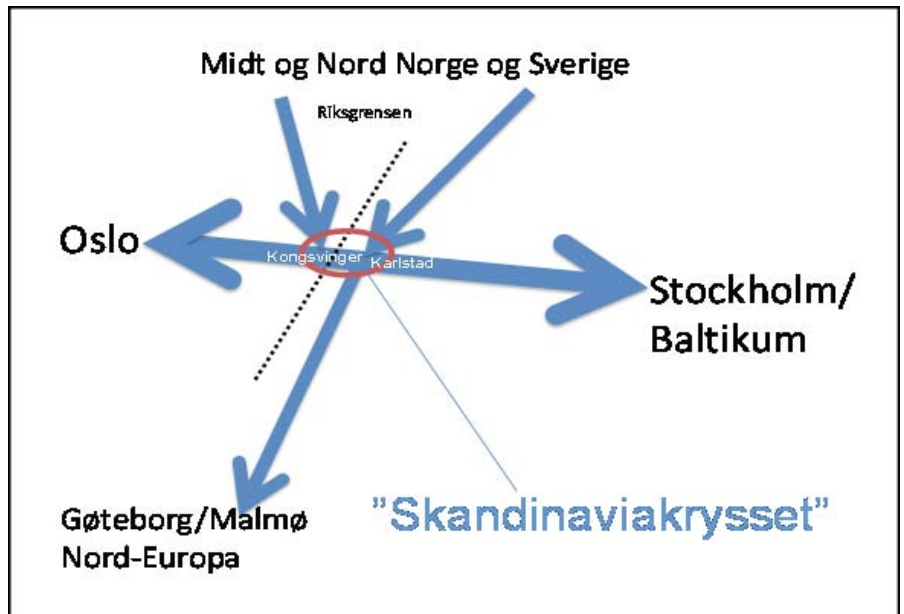
Indre Skandinavia blir i transportplaner betraktet som norsk og svensk utkantstrøk, men hvor det bor 1 million mennesker. Området ligger midt i sentrale transportårer – øst-vest og nord-syd – som krysser hverandre på tvers av grensen. Kommunikasjon og samhandling på tvers av grensen er stor og den er økende.

I både Norge og Sverige er det lokalt tatt initiativ til å arbeide for en sterkere satsing på infrastrukturen i Indre Skandinavia og på tvers av grensen. På norsk side er det satt fokus på Skandinaviakrysset, mens det på svensk side er det tatt til orde for en sterkere infrastrukturensatsing i Värmlandskrysset. I et større perspektiv vil Skandinaviakrysset og Värmlandskrysset i prinsippet utgjøre ett og samme kryss som ligger på forbindelseslinjen mellom Oslo og Stockholm. Krysset forener to nord – syd forbindelser på norsk og svensk side. Nordover går den ene forbindelsen mot Midt og Nord Sverige fra Karlstad/Kil og den andre mot Indre Østlandet, Midt og Nord Norge fra Kongsvinger. Sydover fra Karlstad går forbindelsene sammen gjennom Sverige mot Göteborg, Malmø/Øresund og kontinentet.

Svak satsing

Det har vært svak satsing og lav prioritering av infrastrukturen i dette krysset både fra norsk og svensk side. Det er relativt lav standard både på veg og jernbane. For vegnettet skaper det uforutsigbar reisetid, dårlig bæreevne og mange ulykker. Jernbanenettet i krysset er 1. generasjons jernbane med lav standard som taper i konkurranse med bil. Infrastrukturen er likevel av stor betydning for mange relasjoner som eksempelvis:

- Infrastrukturnett på tvers av grensen er viktig særlig for lange relasjoner – både øst-vest og nord-syd. Ulike rammebetingelser og standarder i de to landene skaper flaskehalsar.
- Transportforbindelsen mellom hovedstedene Oslo-Stockholm er av stor nasjonal betydning.



- Tilgjengeligheten til Nordens største internasjonale flyplass – Gardermoen. Veg- og jernbanenettet i Indre Skandinavia bygger ikke opp om denne relasjonen.

Gevinstmuligheter

En satsing på infrastrukturen i Skandinaviakrysset vil gi mergevinst både i et internasjonalt, nasjonalt, regionalt og lokalt perspektiv. En styrket innsats:

- Kan få en «Hovedstadsbane» Oslo – Stockholm om fremføringshastigheten blir konkurransedyktig
- Kan føre til at vi får et samordnet transportnett mot Sverige og kontinentet. Dette vil kunne avlaste Oslo-området og skape større fleksibilitet for lange transportrelasjoner særlig nord-syd.
- Kan gi store deler av Sverige god tilgjengelighet til Nordens største internasjonale flyplass.
- Kan sikre et større regionalt marked og bidra til tilvekst i Indre Skandinavia.
- Kan skape et trafiksikkert og bærekraftig transportsystem; ikke bare lokalt, men for transporter over lengre strekninger.

Behov for nasjonal forankring

Til nå har satsingen for utbedring av infrastrukturen vært lokalt initiert. Det

er imidlertid nødvendig med en sterkere nasjonal forankring både i Norge og Sverige. En forankring av Skandinaviakrysset i begge de nasjonale transportplanene vil kunne bidra til å få en sterkere og en felles satsing på infrastrukturen på tvers av grensen.

Følgende kan bidra til å få en sterkere satsing på et så sentralt kryss:

- Utarbeide en felles transportstrategi for begge landene for å få en overføring av gods fra veg til jernbane.
- Få til bilaterale avtaler eller en felles Skandinavisk Transportplan mellom de to landene.
- Finne en ny investeringsform for jernbane mellom landene. Et Nordisk investeringsfond kan være en mulighet for å sikre prosjektfinansiering.
- Få hovedstedene Oslo og Stockholm med på satsingen. «Hovedstadsbanen» Oslo – Stockholm bør lanseres som et begrep og som også kan berede grunn for sterkere internasjonal satsing med en særlig forsterkning av øst-vest relasjonene.

Utviklingskonferanse Gjøvikbanen

Gjøvikregionen hadde samla om lag 70 deltakere til Vestre Toten kulturhus for å belyse og debattere Gjøvikbanen. De fleste deltakerne var politikere og planleggere fra regionen. Samferdselsminister Kleppa hadde også prioritert konferansen framfor finansdebatten på Stortinget.

Det ble pekt på at Gjøvikbanen havna mellom flere stoler og det ble poengtert at skal banen prioriteres så må den bli et nasjonalt anliggende. Derfor var det flere som tok til orde for sammenkopling av Gjøvik- og Dovrebanen.

Ordfører i Gjøvik kommune innrømma at lokale politikerne hadde brukt for lite krefter på å jobbe for at togtilbudet skal være konkurransedyktig. Gjøvikbanen har som regel fått gammalt togmateriell, den er ikke fjernstyrt og har ikke timetog. Han mente målet måtte være reisetid 35-55 min Oslo-Gjøvik avhengig av stoppmønster. Han sa at bilbruken er i ferd med å skape et problem også i vårt mer grågrendte distrikt med køer og parkering.

Adm. dir. for NSB Gjøvikbanen, Emil Eike viste til kundevekst på 1 % så langt i år. Punktligheten var også svært god for tida. Han poengterte at infrastrukturen på Gjøvikbanen er krevende med mange krappe kurver og ofte mye snø. - Dette sliter ekstra hardt på togene, sa han. Tiltaka som NSB Gjøvikbanen har satt i verk er økt hjuldreining, fra august har selskapet leid inn et ekstra togsett. - Dette settet har alt spart mange innstillinger, sa Eike. Fra 13.12 slår de sammen to avganger om morran, og to av avgangene i rushet blir kjørt fra Oslo S og ikke Skøyen. Til sammen øker dette reservekapasiteten og gir mulighet for økt togvedlikehold. Eike slo fast at slik forholde er i dag ligger det ikke til rette for økt frekvens eller kortere reisetid på Gjøvikbanen. - Egentlig burde vi kjørt saktere og innstilt enda flere avganger for å oppnå større forutsigbarhet, sa han.

Direktør Inge Ø. Moen ved Høgskolen i Gjøvik pekte på at Gjøvik/



Samferdsleminister Manghild Meltveit Kleppa taler

Innlandsregionen har 300.000 innbyggere som i større eller mindre grad utgjør et felles bo- og arbeidsmarked. Han la vekt på at det er en utfordring å få tak i studenter og ansatte og at noe av svaret er bedre kommunikasjoner. Han etterlyste planer og pekte på oljefondet. - Er det fornuftig å investere i papirer ute og ikke i infrastruktur hjemme, spurte han. Målene må være å kunne reise til Oslo på en time og 15 minutter til Hamar, mente han.

Banesjef Tormod Urdahl, pekte på at Gjøvikbanens trasé med et par unntak er uendra siden starten for 108 år siden. Mye av banen har svært krappe kurver. De siste tre åra er sju kilometer bane fornya og det er rydda skaug. Fortsatt gjenstår det 15 km med tresviller og 40 kg skinner som skal skiftes ut. JBV planlegger å bruke 500 mill. de neste 10 åra på vedlikehold av Gjøvikbanen. Banesjefen mente at Gjøvikbanen var i en god tilstand, men poengterte at det ikke er mulig å vedlikeholde seg fram til en moderne bane.

Leder av Gjøvikbanens brukerforening, Per M. Hjermand sa at kundene ville akseptert buss for tog dersom årsaken hadde vært kurveutretting. Han frykter dårligere plass fra 13.12 når tilbudet blir noe redusert. Han trodde også godstrafikken ga stor slitasje på banen.

Utviklingssjef i JBV plan øst, Øyvind Rørslett medga at de sliter med å finne en god plan for Gjøvikbanen. Utfordringene er blandingen av lokal- regional og godstrafikk, og et begrensa markedsgrunnlag. JBV har fått i oppdrag å lage en utviklingsplan for banen som skal legges fram til neste transportplan (NTP 2014-2023) Her vil de utarbeide tre senarier for reisetid og frekvens. JBV øker nå kapasiteten med nye Jensrud kryssingspor. Movann og Harestua skal også forlenges.. Strømforsyninga er svak. Rørslett fortalte at JBV jobber med et program for utvikling av stasjoner hvor de med flest reisende blir prioritert. Han viste til at Harestua og Furumo skal slås sammen til en ny Harestua stasjon med stor innfartsparkering. Når det gjaldt nedleggelse av små stasjoner sa han at gevinsten reisetidsmessig blir begrensa av fartskurvatur og kryssingsmønster. En sammenknytning Gjøvik-Moelv vil bli et krevende anlegg og et slikt prosjekt må sees i en videre nasjonal sammenheng, sa Rørslett.

Katrine Kjørstad, forsker ved Urbanett Analyse gjorde rede for sin markedsundersøkelse. Urbanett hadde funnet ut at markedet langs Gjøvikbanen var delt. I Nittedal var 80 % arbeidsreiser. I Oppland var det 50/50 arbeid/fritid. I alt var 60 % av reisene osloretta. Konkurransenevnen var best på

osloretta arbeidsreiser, bedre på lengre reiser enn korte og bedre på hyppige reiser enn sjeldne. Urbanet hadde beregna effekten av tilnærma 100 % punktlighet/regularitet til 7 – 11 % flere passasjerer. De anslo vidare en kundevækst fram mot 2020 på nær 50 % gitt 100 % punktlighet/regularitet. Kjørstad sa at kommunene langs banen er relativt spredtbygde og at det ser ut som de konkurrerer om utbygginger, noe som kan svekke regionene langs banen som helhet. Gran kommune på Hadeland utmerker seg med mer fortetting enn de øvrige.

Koordinator for Hadelandsregionen, Edvin Straume, fortalte at dagpendlinga til Oslo starta på 50-tallet og økte fram til år 2000. Siden hadde den flata ut, og går i dag også litt den andre veien. Hadelandsregionen har blitt mer selvstendig. Regionen opplever reduksjonen i tilbudet fra 13.12 som et avtalebrudd. - Dette kunne ikke skjedd i noen annen bransje, sa Straume. Han spurte om hvorfor Gjøvikbanen var havna i skyggenes dal og pekte på at Gjøvikbanen ligger mellom to transportkorridor; Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim. Få tog fra Gjøvikbanen får kjøre gjennom Oslo-tunnelen, banen er ikke del av IC-triangelet og overgangen mellom Gjøvikbanen på Grefsen og T-banen på Storo er fortsatt ikke forbedra etter sju år. Han sa at for Nittedal og Hadeland er persontrafikken viktig, men at dem frykter for trafikkavviklinga når all godstrafikken Oslo-Bergen blir lagt om Roa fra 2012. Han framholdt at skal Gjøvikbanen bli prioritert så må den bli et nasjonalt anliggende, dvs. en del av nettverket mellom Oslo og Trondheim.

Hamars ordfører, Einar Busterud, sa at han ønska utvikling på begge sider av Mjøsa. Han viste til at i gamle dager var det ikke mindre enn 27 rutegående båter som bandt landet på begge sider sammen. Utbygginga av landverts kommunikasjoner har skjedd mye på Oslos premisser med akser sør/nord samtidig som øst/vest var blitt svekka. Han fortalte at da det til slutt ble enighet om å bygge normalspor vidare til Hamar, tok det ikke mer enn tre år fra vedtak til åpning av banen. Hedmarkingene hadde da lagt tre milliarder kroner på bordet regna i dagens pengeverdi.

Leder for Jernbaneverkets høgfalls-utredning, Tom Stillesby gjorde rede



Godstog i skarp kurve ved Movann, foto: Jørn Ole Steina

for prosessen så langt. Han viste til at Oslo-Bergen/Trondheim ligger på 12./13. plass blant de mest trafikkerte flyrutene i Europa. De jobber nå med fase II som skal være ferdig i februar. Målet er å definere premissene, slik at utredningene av de forskjellige strekningene skal bli gjort på en enhetlig måte. Dette vil i fase III danne grunnlaget for anbuds konkurransen om å utarbeide detaljerte forslag til traséer på de seks strekningene.

Ordføreren i Vestre Toten, Stein Knutsen understreka at reisetida mellom ytterpunktene i et felles bo- og arbeidsmarked ikke kunne være mer enn 1t og 15 min. Han ønska at Gjøvik-Moelv ble bygd med et T-kryss for å muliggjøre direkte tog både mot Hamar og Lillehammer. – Perspektivet på Gjøvikbanen må bli nasjonalt, sa han. - Det er viktig også å legge til rette for å ta opp igjen godstransportene. Toten har en eksportretta industri med viktige kunder i midt- og sør-Tyskland, hvor motorvegane allerede er fulle av trailere. Målet må være en flerbruksbane som også kan knytte Mjøsregionen tettere sammen, sa han.

Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa sa at hun har tru på Gjøvikbanen og at målet må være å få

ned reisetida. Hun innrømma at anbudsutsettinga av Gjøvikbanen på mange måter er en suksess, og at det har gitt departementet bedre rutiner for styring av togtilbudet. Hun forstod ønsket om å bli regna som en del av IC-triangelet, og viste til at Kongsberg, Kongsvinger og Hønefoss ønsker det samme. Regjeringa vil vurdere styrking av togtilbudet, men kan ikke love inkludering i dobbeltsporstrategien i IC-triangelet. Regjeringen opplever et stort trøkk fra hele landet på jernbaneinvesteringer. Kleppa sa hun ikke ville avskjære Gjøvik-Moelv, men at det er viktig å støtte opp om dagens bane.

Flere av deltakerne var oppbragt over at JBV allerede hadde utelukka trase for høgfallsbane Oslo-Trondheim over Gjøvik. Utredningssjef Tom Stillesby svarte at ingen ting var avgjort når det gjaldt trasévalg. At JBV bare hadde bedt om tilbud på trase over Hamar var gjort som en forenkling i forhold til det å få inn tilbud og velge ut konsulenter. Dette roet salen noe ned, men i oppsummeringa ble det lagt vekt på at det er nødvendig å bygge allianser og å følge godt med framover.

Hvorfor blir veiplaner mer oppfylt enn jernbaneplaner?

Da jeg begynte å forberede masteroppgave i samfunnsgeografi forhørte jeg meg med Samferdselsdepartementet om hvilke mulige temaer som var av interesse for dem. Personen jeg snakket med var også samfunnsgeograf, og spurte først hva jeg var mest interessert i innen samferdselssektoren.

□ BJØRN BERGSKAUG

Til det svarte jeg veier og jernbaner. Da kom han med et forslag til oppgavetittel: «Hvorfor blir veiplaner mer oppfylt enn jernbaneplaner?». Dette temaet var etter hans oppfatning ikke utredet tidligere. Dette syntes jeg var både utfordrende og interessant. Følgende saks-eksempler (caser) pekte seg ut som aktuelle. Det ene var en sammenlikning av Dovrebanen og E-6 mot Hamar, det andre var utbyggingen av E-6 og Østfoldbanen mot Svinesund/Halden og det tredje var utbyggingen av E-18 og Vestfoldbanen fra Drammen mot Larvik. I samråd med veileder falt jeg ned på planleggingen og utbyggingen av E-18 og Vestfoldbanen mellom Drammen og Tønsberg. Jeg måtte finne ut hvorfor utbyggingen av E-18 hadde kommet såpass mye lenger enn moderniseringen av Vestfoldbanen, på tross av en politisk intensjon om at utbyggingen av firefelts motorvei og dobbeltsporet høyhastighetsjernbane skulle gå side om side fra Drammen og sørover i Vestfold.

Dokumentene som ikke fantes. Det første jeg gjorde var å innhente saksdokumenter, først på Vegdirektoratet og deretter på Jernbaneverket Utbygging. Det gikk greit med å få tak i alle dokumentene som jeg trengte på Vegdirektoratet. Men på Jernbaneverket Utbygging manglet det mange dokumenter, slik at jeg måtte ta kontakt med dokumententeret på Hamar. Der var de heller ikke å finne. En medarbeider fortalte meg rett ut at det var ingen som hadde oversikten over noe i Jernbaneverket og at «det var et rot alt sammen». Men hun visste at i kjelleren på hovedkontoret på Stortorvet i Oslo lå det mange dokumenter. Jeg avtalte med en av dem jeg hadde kontakt med



Tog 42 (Trondheim-Oslo) nord for Morskogen 08.11.2010. På denne dagen var det 130 år siden strekningen mellom Eidsvoll og Hamar ble åpnet for vanlig drift (08.11.1880), foto Knut Eidsæther

på Hamar at vi skulle gå i gjennom dokumentene i kjelleren på Stortorvet. Etter å gjort dette var det ennå noe som manglet. Da var det å kontakte Statsarkivet på Kongsberg, hvor jeg etter en møysommelig prosess fikk tilatelse til å gå i gjennom deres dokumenter. De eldste av de manglende dokumentene hadde de på Statsarkivet, men dokumentene over de siste aktivitetene på både Skoger- og Sandeparsellen var ikke å oppdrive.

Hjerneflukt på 70-tallet. Etter å ha gått gjennom alle dokumentene for både planleggingen og utbyggingen av E-18 og Vestfoldbanen, var det å ta kontakt med de personene som var sentrale i denne prosessen. Etter samtaler med dem angående planleggingen

og utbyggingen av E-18, fikk jeg klarhet om det jeg hadde trodd var litt tvilsomme argumenter fra Vegvesenet sin side. De argumentene som jeg mistenkte var «kverulerende» viste seg å være logiske. Intervjuet med utbyggingssjefen for Vestfoldbanen ga svar på noen spørsmål, men reiste nye som jeg ikke fikk svar på. Han hadde et enkelt og klart svar på at jernbaneutbyggingen hadde havnet i bakevja i forhold til veitbyggingen, og det var at veitbyggingen i praksis var prosjektfinansiert, mens jernbaneutbyggingen var forbeholdt årlige bevilgninger over statsbudsjettet. Det ante meg at det var noe mer enn det, for han var ikke interessert i å snakke om tabber og konflikter, bare om alt det gode Jernbaneverket hadde gjort i

Sande kommune. En av de andre jeg hadde samtale med, var en tidligere ansatt i Statens Vegvesen. Han kunne fortelle meg at på begynnelsen av 1970-tallet kom det en rekke folk med planleggerkompetanse over fra Norges Statsbaner (NSB) til Statens Vegvesen, fordi de manglet arbeidsoppgaver i NSB. Det var slutt på tida med større jernbaneutbygginger. Det er ingen tvil om at NSB på dette tidspunktet ble «tappet» for ekspertise, mens Statens Vegvesen ble tilført hardt tiltrengt ekspertise, ettersom organisasjon da hadde flere store utbyggingsprosjekter på gang.

Uprofesjonalitet ga store forsinkelser.

Trangen til å få svar på de spørsmålene jeg satt igjen med fikk meg til å kontakte Sande kommune, for å snakke med dem som hadde fulgt opp planleggingen av Skoger- og Sandeparsellen. Det var ordføreren som kunne gi meg de fleste svarene. Han fortalte meg det at samarbeidet med Jernbaneverket ikke var helt knirkefritt, fordi etaten holdt tilbake informasjon om hvorfor anleggsvirksomheten stoppet opp i ett år. Jeg kunne sjøl fortelle at det ikke var saksdokumenter å oppdrive når det gjaldt denne anleggsstoppen og problemer med telehiv på Skogerparsellen våren 1996. Det var heller ingen saksdokumenter på det som avisartikler i Aftenposten fortalte meg om trøbbel med signal-systemet som medførte at Sandeparsellen ble over ett år forsinket. Den skulle vært åpnet for trafikk i juni 2000, men ble først åpnet i oktober 2001. Ordføreren kunne fortelle at Jernbaneverket hadde unnlatt å legge isolasjonsplater under pukkesteinlaget da de bygde Skogerparsellen, og dette medførte at de måtte fjerne skinner, sviller og pukk på begge spor gjennom Skoger, for så å legge disse isolasjonsplatene og det andre på nytt. Dette medførte et halvt års ekstraarbeid på grunn av en elementær tabbe. Samtidig hadde Jernbaneverket kommet i konflikt med grunneierne i Sande, fordi etaten ikke hadde holdt seg til gjeldende tidsfrister for innløsning av boligeiendommer. I tillegg prøvde Jernbaneverket seg på individuelle avtaler med hver enkelt grunneier, mens grunneierlaget og dets sakfører ville ha en kollektiv avtale om innløsning av eiendom. Jernbanever-

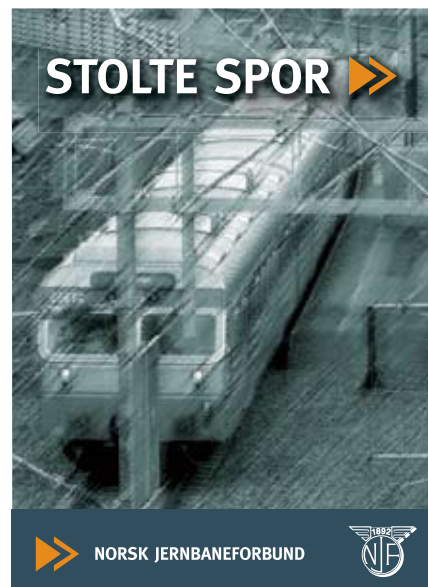
ket tapte rettsaken som grunneierlaget anla mot etaten. Resultatet av dette var at etaten måtte betale store erstatninger til grunneierlaget. Dette kunne med en litt smidigere holdning fra Jernbaneverket vært unngått. Ordføreren kunne videre fortelle meg at utsettelse av åpningen av Sandeparsellen medførte at et statlig tilskudd til bygging av et sykehjem holdt på å falle bort på grunn av denne forsinkelsen, og dette førte til en periode med et anspent forhold mellom Sande kommune og Jernbaneverket.

Etter at ordføreren ikke kunne fortelle mer om årsaken til oppholdet i anleggsvirksomheten på Sandeparsellen, kontaktet jeg Samferdselsdepartementet for å undersøke om de hadde noen saksdokumenter på dette. Det hadde departementet ikke. Men de hadde utskrift fra rettsaken mellom Jernbaneverket og grunneierlaget. Dette var lite tilfredsstillende, så jeg tok kontakt med sakføreren til grunneierlaget for å få en uttalelse fra ham om både innløsningssaken og oppholdet i anleggsarbeidet. Han mente at Jernbaneverkets håndtering av innløsningssaken var amatørmessig og uprofesjonell. Videre kunne han fortelle meg at årsaken til det ett år lange oppholdet i anleggsarbeidet skyldtes at Jernbaneverket hadde unnlatt å undersøke grunnforholdene gjennom Sande. Midt under anleggsarbeidene ble det oppdaget at jord begynte å flytte på seg eller sige. Dette medførte at Jernbaneverket måtte slutte med gravearbeider, og begynne med grunnboring i stedet. Etterpå måtte et finsk firma kalles inn for å banke forstøtningsbjelker blant annet for å sikre brupillarar. Det tok ett år før gravearbeider kunne gjenopptas.

Det ble en slags gjentakelse av dette den 15. oktober i år da en gravemaskin plutselig forsvant ned i kvikkeleira rett nord for den framtidige tunnelåpningen sør for Holm i Sande, under anleggsarbeidet med Holmestrandparsellen. Iflg. Tønsbergs Blad hevdet prosjektlederen i Jernbaneverket at de hadde foretatt tilstrekkelig med grunnboringer slik at de kjente til grunnforholdene. Men Arbeidstilsynet som ble satt til å granske hendelsen tvilte sterkt på dette, for da skulle ikke noe sånt kunne skje.

Ukultur. I ettertid er det sannsynlig at denne anleggsstoppen ikke har vært

kjent utenfor Jernbaneverket, annet enn at noen grunneiere i Sande sannsynligvis gjennom samtaler med ansatte på anlegget har «snappet opp» hvor årsaken lå. Det er merkelig at Jernbaneverket etter nært samarbeid med Statens Vegvesen på Skogerparsellen på forhånd ikke rådførte seg med dem når det gjaldt deres erfaringer med innløsninger av boligeiendommer og grunnforholdene i Sande, men etter mitt inntrykk bare har satt i gang uten å tenke. Når det gjelder signalanlegg burde Jernbaneverket samarbeidet og utvekslet erfaringer med de andre jernbaneinfrastrukturselskapene i Europa mer enn tilfelle har vært til nå. Da hadde kanskje fadesen med signalanlegget Merkur vært unngått. Det er et farlig mønster at en etat med bakgrunn i manglende ekspertise og egenstolthet ikke rådfører seg med andre, som kan tilføre kunnskaper slik at tabber unngås. I dette mønsteret inngår også at tabbene skal forties, ja underslås i den grad at det ikke etterlater seg saksdokumenter i noe arkiv. Det er tydelig at alle disse uregelmessighetene under anleggsarbeidene på Skoger- og Sandeparsellen har svekket politikernes tillit til Jernbaneverket. En svært sannsynlig årsak til det har vært den stadige utsettelsen av anleggsarbeidene på Barkåkerparsellen etter at planmaterialet ble ferdig i år 2000. Den siste vinterens uholdbare situasjon har til fulle demonstrert det som Jernbaneverket omsider innrømmer, nemlig at det står dårlig til, og at etaten mangler ekspertise.





E18 Kobbervikdalen

Utkonkurrert av motorveiene

Etter mange år med forsømmelse av jernbanen har veiene fått et så stort forsprang at noe radikalt må gjøres.

□ BENT KYLLESDAL

Det ble et taktskifte med de rød/grønne, men fremdeles ligger veg milevis foran jernbanen. Det bygges firefelts motorveier i høyt tempo i hele IC området, på Sørlandet og rundt de andre store byene, mens jernbanen fremdeles stort sett kjører i godt over 100 år gamle traseer.

Regjeringen sier at de ønsker gods fra veg til bane og få flere til å reise kollektivt, hvorfor kutter de da reisetiden nesten bare på veg? Samferdselsdepartementet (SD) og Jernbaneverket (JBV) må se på reell reisetid dør til dør når de planlegger nye jernbanetraseer. Med nåværende planer, vil jernbanen aldri bli konkurransedyktig med bilen.

Et eksempel Kongsberg - Sarpsborg, kjører en fint på under 2 timer dør til dør. Med raskeste kollektivtilbud bruker jeg opp i mot 4 timer dør til dør. Hvorfor skal en som velger å reise kollektivt og miljøvennlig straffes med så lang reisetid?

Det er alt for mange eksempler på at nye motorveger har utkonkurrert jernbanen, også selv om man ikke sammenligner reisetiden dør til dør:

1. Oslo-Svinesund/Kornsjø. Selv når Follobanen er ferdig, vil toget fremdeles bruke lenger tid en bilen på E6.

2. Oslo-Drammen. Dagens E18 er raskere selv når det nye dobbeltsporet åpner i 2011.

3. Oslo - Skien. Dobbeltsporet Barkåker - Tønsberg gir ingen reisetidsforkorting fra Sandefjord og Larvik. Heldigvis bygges nå Holm - Nykirke for 250 km/t. Dessverre er ikke dette nok til å konkurrere skikkelig med bilen dør til dør, så lenge resten av banen ikke dimensjoneres for MINST 250 km/t.

4. Oslo - Kongsberg, ny vei til Kongsberg kom i 2002, banen fra Hokksund følger trasé fra 1871. Toget bruker dobbelt så lang tid som bilen fra Hokksund til Kongsberg, selv uten stopp underveis.

5. Oslo - Mysen. Ingen reisetidsforkorting er planlagt på Østre linje. Follobanen blir ikke ferdig før 2018.

6. Oslo - Kristiansand. E18 ligger milevis foran jernbanen. Selv med kø er bilen vesentlig raskere enn toget. Regjeringen har alt vedtatt firefelt hele veien, men har ingen konkrete planer for en sammenhengende moderne jernbane i dette folkerike området.

7. Kristiansand-Stavanger. Her også har reisetiden på vei blitt kuttet med nye bruer og tunneler, ingen ting har skjedd på jernbanen. Dob-

belsporet Sandnes - Stavanger ga ingen reisetidsforkortelse.

8. Trøndelag; E6 bygges ut mens jernbanen har stagnert trafikalt med en gjennomsnittsfart på 58 km/t

9. Oslo - Bergen. Reisetiden på vei går ned med stadig nye vegprosjekt, men toget bruker like lang tid som på 80-tallet, tross Finsetunnelen fra 1993. Ringeriksbanen er ingen fremtidsrettet løsning.

10. Oslo-Kongsvinger. På banen er det kun planlagt vedlikehold, mens Rv 2 blir bygd ut til firefelts motorvei.

Vi kan ikke vente helt til høyhastighetsutredningen er klar før vi tar nye grep. Med de motorveiene vi nå får legges lista høyere for hva som er en konkurransedyktig jernbane.

I dag telles bare antall togreisende. Burde ikke begynne å se på markedsandeler toget har i forhold til vei, og så bygge baner som gjør at togets markedsandel øker? Når skal det bli slutt på at kollektivtrafikken i Norge kun er konkurransedyktig når det er kø på veien? Vi som reiser kollektivt vil ikke bare bli kvitt forsinkelsene, vi vil ha kortere reisetid, og vi vil ikke kjøre buss for tog.

At regjeringen utsetter Ruteplan 2012 og dobbeltspor Farriseidet-Pors-

grunn på ubestemt tid pga. at de vil prioritere vedlikehold, er tragisk. Vedlikeholdet er nødvendig, men må ikke gå på bekostning av investeringene. Regjeringen burde flytte penger fra videre motorveibygging og dårlige jernbaneprosjekter som Mjøstraseen.

Regjeringen må sørge for at SD og JBV følgers Stortingets vedtak om at nye dobbeltspor skal dimensjoneres for MINST 250 km/t. Det virker som om SD alltid prioriterer Veivesenets og Avinors behov, fremfor det som er best for jernbanen. Prioriteringen av Gevingåsen tunnel hvor Avinors behov for fyllmasse til Værnes var viktig. Det er dårlig kurvatur med lav hastighet i begge ender av den nye tunnelen. Et annet eksempel er Eidsvoll-Sørli. Er fellesprosjekt med E6 viktigere enn å få en konkurransedyktig Dovrebane?

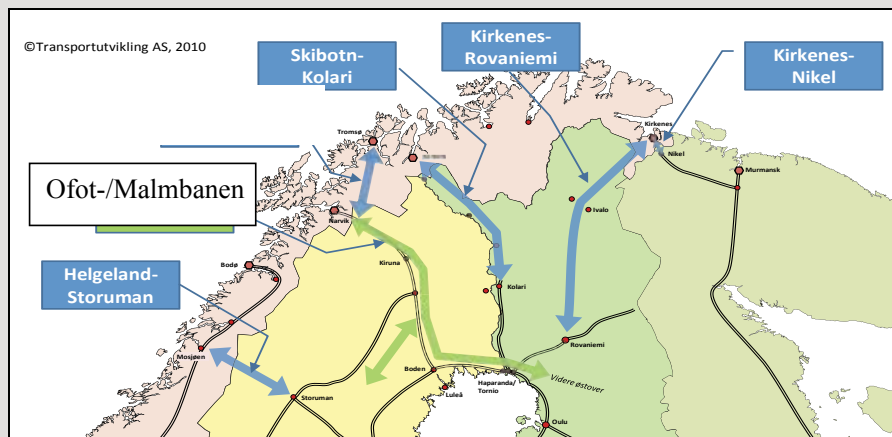
Å bygge dobbeltspor langs en gammel trasé er ofte en dyr og dårlig løsning. Mange flaskehalsar med nedsatt hastighet blir resultatet når en bygger stykkevis og binder seg til gammel trasé. Lengre reisetid med dårlig lønnsomhet blir resultatet.

Bitvis utbygging gjør det også vanskelig å se den totale prisen på en fullført bane. Et typisk eksempel er Mjøstraséen Eidsvoll-Hamar som deles i tre + Venjar-Eidsvoll st. som vil komme på bordet senere, kontra en østlig trasé i en jafs.

Ekspressbuss på motorvei som det har blitt satset veldig på i Norge, er ingen god erstatning for jernbanen. Slike busser kan være raskere enn dagens tog, men vil aldri bli raskere enn bilene som kjører på den samme veien. Reise til og fra holdeplasser langs motorveien kommer i tillegg.

Med så mange flyreisende vi har i Norge mellom de største byene, burde det være innlysende at vi skal ha høyhastighetstog i Norge. Slike baner må bygges som flerbbruksbaner slik at vi kan ha mange stopp underveis, og allikevel klare turen på 2,5 timer. Norsk Bane og Deutsche Bahn har et opplegg som møter alle disse kravene. På tide at regjeringen, SD og JBV så mer på deres konsept.

Jernbane i Troms



Internasjonale jernbanekorridorer i nord, eksisterende og nye prosjekter

ØYSTEIN MILAND, SAMFERDELS-ETATEN I TROMS FYLKESKOMMUNE

Nordkalotten:

Det arbeides med flere alternativer for jernbane nord for Nordland. Den nylig utgitte Nordområdeutredningen for NTP (fase 1) gir en oversikt over de ulike initiativ og løsninger som utredes:

Foreslåtte traseer og noen data er her vist.

Disse jernbaneprosjektene har basis i frakt av malmer. Behovet for isfrie havner i nord er viktig for en god fremføring av malm og andre råstoff, dette er en utfordring for Kvitsjøen og Bottenviken.

Troms:

I Troms arbeides det for å utrede og undersøke ulike alternativer og løsninger. Målsetningen er at jernbaneprojekt blir implementert i NTP, for videre utredning i statlig regi. Det er

viktig for Troms fylkeskommune å etablere jernbane i Troms. Dette vil gi effektiv og miljøvennlig næringstransport, bla av fisk. Det vil bety nye muligheter for persontrafikk og øvrig næringsutvikling knyttet til jernbane.

Prosjektene det arbeides med er:

- Tromsbanen: Forbindelse fra Nord-Sverige til Bardu kommune, og videre til Tromsø, via Sør dalen.
- Forlengelse av Nordlandsbanen til Tromsø
- Forlengelse av Ofotbanen fra Narvik til Tromsø
- Jernbaneforbindelse inn mot det finske banenettet fra Skibotn til Kolari. I regionen rundt Kolari er det store malmforekomster, med utsikter for langsiktig uttak.

Det vises til Nordområdeutredningen for mer detaljert informasjon: <http://www.ntp.dep.no/2014-2023/nordomradene.html>

	Narvik – Luleå Ofot/ Malmbanen	Skibotn - Kolari	Kirkenes-Rovaniemi	Kirkenes-Nikel	Helgeland-Sverige
Distanse km	597	312	480-550	40	250
Km i Norge	42	46	53-127	20	
Sporvidde	1435	1524	1524	1520	-

Kilde: Transportutvikling a/s.

FEM på toget



Anders



Åsa



Eskil



Kurt



Ørnulf

Vår distriktskontakt i Nord-Norge var med SJ Norrlandstågs IC 96 mellom Luleå og Malmbyen og intervjuet passasjerer underveis til Narvik. Vi spurte dem om formålet med reisen, service og standard, hva mellomriksbanen over Bjørnfjell betyr for dem, hvor ofte de benytter toget og hvordan de ser på fremtidige jernbansatsinger i nord.

ANDERS HOLMSTRÖM

– har vært hjemme og hilst på familien i Umeå og er på vei til Sjøvegan i Troms hvor han jobber som fysioterapeut. Han steg ombord på nattoget i Umeå Østra ved halvsyvtiden på morgenen og har byttet over til IC 96 i Boden. Fra Narvik fortsetter reisen med buss till Sjøvegan. Siden han har familie i Umeå blir det 4-5 tågreiser i året mellom Narvik og Umeå. Han er fornøyd med servicen ombord og standarden på vognene har blitt atskillig bedre etter at de genomgått modernisering og fått ny innredning. At vi har en moderne mellomriksbane her oppe er viktig for hele regionen både på norsk og svensk side. Men vi må satse videre. Kystbanen mellom Umeå og Luleå må bygges samtidig som man på norsk side tar fram planene for en banforlengelse nordover. Han har ikke noe forhold til Nordlandsbanen, men holder med om at den må ha samme standard som det øvrige norske stamnett.

ÅSA HARJU

– kommer opprinnelig fra Sundsvall, men er bosatt på Kvaløysletta utenfor

Tromsø. Nu var hun på vei hjem til Tromsø etter slektsbesøk i Sundsvall. I Narvik venter en bussreise på drøye fire timer. Først ved elvetiden om kvelden regner hun med å være framme i Tromsø. Reisen begynte kvelden før i Sundsvall. Første etappe gikk med Veolias Reginatog til Ånge hvor hun byttet til SJ Norrlandstågs nattog med avgang litt over halv to. Ingen gunstig tid, men hun hadde reservert plass i liggevogn og kunne strekke ut seg når toget rullet ut fra Ånge. Ved ankomst Boden cirka halv ti på formiddagen var det tid for nytt togbytte. Nu til SJ:s intercity IC 96 for videre ferd til Narvik. Hun foretrekker toget framfor flyet. Standarden er utmärkt och personalen serviceminded og trivelig. To ganger i året bruker hun toget for å hilse på slekten i Sundsvall og togforbindelsen over Narvik er nærmest uunnværlig. Å få Tromsø inn på jernbanekartet hadde vært et stort fremskritt, og hun håpet norske politikere kunne bestemme seg for å bygge Tromsbanen.

ESKILD EDVARSEN

– er jernbanemann, ansatt ved Jernbaneverket i Narvik. Nu var han på vei hjem etter en trivelig weekendtur til Luleå sammen med kona og et vennepar. De var svært fornøyd med reisen begge veier og hadde ingenting å klage på verken når det gjaldt servicen, togstandard eller regulariteten. Som ansatt i JBV reiser han relativt ofte i tjenesten. Men da går reisene som oftest til Kiruna fram og tilbake på dagen. Det hender at det blir en og annen togtur til Kiruna også på fritiden. Han beklager at Nordnorgebanen ligger i dvale og at politikerne heller ikke viser noen større interesse for Tromsbanen. Nu retter man til etterslepet i vedlikeholdet av Nordlandsbanen, men det er ingen tvil om at banen behøver ytterligere opprusting og elektrifisering for å komme opp på Dovrebanens standard. Det er nærmest et minstekrav om det i framtiden skal satses på jernbanebygging i nord!

KURT JOHANSEN

– er også ansatt ved Jernbanverket i Narvik og kollega med Eskild. Etter et trivelig weekendopphold i Luleå har også han og kona satt kursen hjemover. Med toget blir det en reise på 47 mil. På denne årstiden er bilen ikke noe bra alternativ, og en hyggereise blir ikke det samme om man skal kjøre bil i drøyt 50 mil på E6/E10 mellom Narvik og Luleå. Både han og kona foretrekker toget. I likhet med kollega Eskild er det ingenting å si på ombordservice og kvalitet forøvrig. Så lenge regulariteten er god og det ikke oppstår uregelmessigheter i toggangen går det greitt. Med den tette og tunge trafikken på banen kan det lett oppstå omlegginger og forsinkelser. At det norske jernbanenettet ikke er bygd ut nord for Fauske/Bodø er en faktor som bremser utviklingen i nord. Han deler kollega Eskilds oppfatning om at Nordlandsbanen må rustes opp og moderniseres slik at den kan klasses med samme standard som stambanene i sør!

ØRNULF R. ANDERSEN

– er tromsømann og på vei hjem etter å ha hilst på slektninger i Luleå. Han gikk på toget i Sunderbyn, holdeplassen ved det store regionsykehuset mellom Luleå og Boden. I Narvik blir det overgang til Torghatten Trafikk-lags ekspressbuss og om alt går greitt er han hjemme i Tromsø litt før elve om kvelden. Han synes det er bekvemt å reise med toget og bruker å ta turen til Luleå en gang i året. Han har ingen spesielle krav til service ombord, men at det er rent og ordentlig og mulighet å kjøpe seg en kopp kaffe gir pluspøeng. Å få Tromsø inn på jernbanekartet er et sterkt ønske og kampen for Nordnorgebanen må bli mer synlig og kraftfull. Han tror det finnes støtte før dette ennu lenger nord, da fordelene også kommer Finnmark til gode. Det er heller ingen tvil om at Nordlandsbanen skal ha samme status som det øvrige stamnett.



FREMTIDEN ER PÅ SKINNER

BANESERVICE ER INVOLVERT I FLERE AV SKANDINAVIAS STØRSTE JERNBANEUTBYGGINGER. LYSAKER – SANDVIKA, NYTT DOBBELT-SPOR MELLOM SANDNES OG STAVANGER, BYBANEN I BERGEN OG CITYBANAN I STOCKHOLM: [BANESERVICE ER DER!](#)

Baneservice er Norges ledende jernbaneentreprenør. Vi bygger og vedlikeholder spor, kontaktledninger, signal- og teleanlegg. Våre tjenester retter seg mot både jernbane, sporvei og terminaler.

www.baneservice.no

baneservice



Totalservice fra en leverandør.

Balfour Beatty Rail AS er en ledende gruppe innenfor jernbaneteknologi, og er aktive i Europa, Nord- og Sør-Amerika og Asia.

Vår styrke er at vi har kompetanse og kapasitet innenfor alle teknologier.

- ▶ Spor
- ▶ Kraftforsyning
- ▶ Kontaktledning
- ▶ Signal og Tele

Våre kunder kan dermed få full service fra én entreprenør.

The creation and care of tomorrow's railways

Balfour Beatty Rail AS
Jongsåsveien 4
NO-1338 SANDVIKA
Tel: +47 991 01 888
Fax: +47 67 54 21 20
E-mail: info.no@bbrail.com
www.bbrail.no

Balfour Beatty
Rail

Forsøker naturen å si oss noe?



Velger du tog framfor bil, buss eller fly, bidrar du til redusert miljøbelastning. Det vil noen takke deg for i framtida!

www.jernbaneverket.no



Jernbaneverket