

# ***For Jernbane***

Tidsskrift utgitt av For Jernbane

27. årgang

Nr. 2 - 2008



## **Moden teknologi**

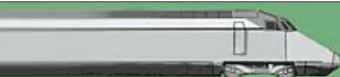
# tenk miljø tenk tog

Moderne tog har lavt energiforbruk. Elektriske tog kan transportere mennesker og gods uten å slippe ut CO<sub>2</sub>. Jernbanen i Norge benytter kun fornybar energi som kjørestrom.



Jernbaneverket

## For jernbane



**Ansvarlig redaktør:** Kjell Erik Onsrud  
**Layout/trykk:** Aktuell, Oslo  
**Opplag:** 2000  
**Adresse:** FJ, Pb 3455, Bjølsen, 0406 Oslo  
**Web:** [www.jernbane.no](http://www.jernbane.no)  
**Epost:** [post@jernbane.no](mailto:post@jernbane.no)

**Frist for stoff til neste nummer:**  
6. august

For Jernbane virker på fritt grunnlag for at jernbanen skal utføre en vesenlig større andel av transportarbeidet i Norge og mellom Norge og utlandet. Formålet er å skape et bedre totalmiljø og å styrke norsk konkurranseevne. Medlemskapet i For Jernbane er åpent for alle som deler vårt grunnsyn.

# For Jernbane

2-2008

## INN H O L D

- 4 Ministermøtet i Stømstad
- 5 Samma modell övergränsen ger ökad tillväxt
- 6 Japansk jarnveg er for fart, fryd & ferie
- 8 Investeringer fram mot 2019
- 10 Det skjer på Ofotbanen
- 11 Banesjefen godtar økt risiko på Gjøvikbanen
- 12 Intervju med Peter Roslund,
- 15 Klima; et skritt fram og to tilbake
- 16 Heller investeringer enn avgiftslette
- 17 Fem på kjøpesenteret
- 18 Aplitt gjer baneinvesteringar i nord
- 19 Pluss 13 mill. - hvordan det gikk
- 20 kulturBANEN er stiftet
- 22 Flere og flere vil på Interrail

## Klimagass og Høgfartstog

### Høgfartstog treng lite energi, viser erfaringstal.

**Tormod E. Eitrheim**

Nokre nyttar ulike x-ar og y-ar og lagar unødvendig komplisert bilde om samanlikning med klimagass for energi til høgfartstog. Jon Hille hadde her i bladet ein slik vanskeleg utrekning ved mellom anna å vise til empiriske modellar. Ein britisk professor har rekna ut at høgfartstog frå London til Skotland ville bruke meir energi enn fly på same strekninga.

Slike teoretiske utrekningar er som reknestykket om at 1 mann kan grave 10 meter grøft på 5 dagar. Kor lang tid vil 1000 mann bruke på å grave den grøfta! Det teoretiske svaret er knapt 2,5 minutt.

Alle veit at moderne bilar er sprekare enn dei som vart laga for 50 år sidan. I tillegg

bruker dei mindre energi og gir mindre eksos enn slike gamle bilar

Høgfartstog brukar elektrisitet. Å rekne utslepp ut frå norsk fossekraft eller gasskraft eller kinesisk brunkolkraft vil skape krangel om tal. Difor er det betre å måle kor mykje energi som trengs. Korleis energien vert produsert er ein annan diskusjon. Då snakkar vi ikkje om tog, berre, men like mykje om husoppvarming med meir.

Erfaringstal frå nye høgfartstog viser at dei treng mindre energi enn tradisjonelle tog. Tradisjonelle tog brukar vesentlig mindre energi enn buss, bil eller fly.

I tillegg er eksterne kostnader mindre for tog enn for fly eller bil.

## Leder



### Moden teknologi

Vi har hatt jernbane i Norge i 153 år og sporvei i 132 år. Verden har hatt høgfartstog siden 1964. Skinnegående transport fungerer - på bygda og i byen - gjennom skog og fjell - i blandet trafikk og i egne traséer - i 18 og 330 km/t - for malm, tømmer og stål - for deg, meg og svigermor - til arbeid og fritid.. Beslutter vi å øke investeringene i de skinnegående systemene, vet vi hva vi får .

Mange av dagens jernbanetraséer ble anlagt for mellom 50 og 130 år sida. Samferdselsinvesteringer- og prioriteringer vi gjør i dag bør derfor sées i et like langsiktig perspektiv. Dessverre har ikke de økonomiske modellene som brukes for å beregne lønnsomheten det samme perspektivet. Modellene gir som regel det svaret at bane som krever tunge investeringer ikke lønner seg. Jernbanedirektør Killi har selv kommet med et godt eksempel; T-banenettet i Oslo ville aldri blitt bygd dersom dagens økonomiske modeller hadde vært lagt til grunn. Samtidig er det vanskelig å tenke seg hovedstaden uten T-banen som årlig frakter nesten 70 millioner passasjerer. Jeg håper at de som lever om femti år kan si de er glade for at politikerne på begynnelsen av 2000-tallet våget å satse tungt på jernbanen framfor flere firefelts motorveier og større flyplasser.

Vi har i dag alvorlige utfordringer i forhold til klima, økende energipriser, lokal luftforurensing/støy, framkommelighet, høye transportkostnader for eksportnæringene. Gjennomsnittsvekten for befolkningen er også økende. En av nøklene til å løse disse utfordringene ligger i mer skinnegående transport. Moderne skinnegående transport er rask, sikker, støysvak, energieffektiv, arealgjerrig og kan med dagens teknologi effektivt driftes på fornybare energikilder. Bruk av kollektivtransport kombineres ofte med sykling og gåing. Dette minimum av daglig fysisk aktivitet gir i følge forskerne store helsemessige gevinster.



Samferdsleminister Liv Signe Navarsete, Norge og Infrastrukturminister Åsa Torstensson, Sverige møttest i Strømstad, foto TEE

# Miljø og klima viktig for ministermøtet i Strømstad

**Dei baltiske og nordiske samferdsleministrane var nyleg samla i den svenske ministeren sin heimstad, Strømstad. Transport og klimaendring var hovudtema. Ny bilveg, E-16 frå Hønefoss til Gävle, vart avtala. Høg-fartstog vart ikkje drøfta.**

**Tormod Eitrheim**

-Transportsektoren har eit stort ansvar for å gi vilkåra for å kunne nå EU sitt klimamål, sa den svenske samferdsleministeren Torstensson

Tog var ikkje konkret tema. Statsrådene frå Senterpartiet, Liv Signe Navarsete i Ap-styrd regjering og Åsa Torstensson i Høgre-styrd (Moderatane)regjering, prioriterte å etablere ny Europavegsamband mellom Sverige og Noreg.

-Gjennom denne avgjersla knyter vi Sverige sterkare saman med Noreg og Europa. Saman kan vi styrke og utvikle ein effektiv, dynamisk og klimasmart region, seier Torstensson. Framtidige høg-fartsbanar vart ikkje nemnd.

-Vi har diskutert transport mot aust, frå eit nordisk-baltisk perspektiv. I mange år har vi sett på transporttraumane einsidig til/frå Sverige og syd til Europa. No er tida inne for å diskutere samband austover, seier Torstensson. Ho peika på at jernbanesambandet frå

Trondheim, Meråker via Sverige, Finland og inn i Russland med tilknytning til Stillehavet, var den toglinja som ho meinte ville bli framtidens samband til Asia. Men ho lova ikkje meir enn at dette ville bli drøfta vidare.

Dei lokale journalistane fekk heller ikkje nokon lovnad om framtida til Bohusbanen. Statsråden viste til utgreiingane som er i gong. Men ho meinte at banen sin framtid ikkje er svart og viste til samferdsleplanen som vert lagt fram til hausten. Som den norske transportplanen, NTP, skal den svenske også gjelde i tiårsperioden, 2010 til 20.

Som alle lesarane av «For Jernbane» veit er Bohusbanen jernbanelina frå Uddevalla til Strømstad. Planen var at banen skulle ha kryssa Svinesund og mot Oslo dersom ikkje landet vårt hadde gått ut av unionen i 1905. Det svenske jernbanelinene skal no den 2. juni legge fram eit oversyn over jernbaneliner med låg trafikk. Bohusbanen er mellom desse. For to år sidan meldte marknadsjef

Thor Jensen i det norske transportselskapet Kingsrød trafikk, at dei frakta 150 trailarar frå Sarpsborg til kontinentet.

-Nye EU-reglar for sjåførar og aukande dieselprisar vil gjera toget til lønsamt alternativ, sa marknadsjef Jensen alt for to år sidan.

Nytt Øresund-samband, mellom Helsingør og Helsingborg, har lenge vore drøfta, men statsrådene på svensk og dansk side vil heller vurdere bru mellom Kalundborg og Århus og få bygd bru over Fehman, mellom Danmark og Tyskland.

Hallgeir Langeland (SV-Rogaland) hadde på vegne av regjeringspartia i Kommunikasjonskomiteen bede samferdsleministeren drøfte norsk/svensk samarbeid om høg-fartsbanar. Statsråd Liv Signe Navarsete sa til oss at dette ikkje vart drøfta i Strømstad.

Den 2. Juni legg det svenske Banverket fram sin utgreiing om høg-fartsbanar i Sverige.

# Samme modell över gränsen ger ökad tillväxt

**Kommunikationerna på vägar och järnvägar mellan Norge och Sverige kan förbättras. Det konstaterar en utredning gjord av Banverket och Vägverket.**

Håkan Zerpe [hakan.zerpe@kuriren.com](mailto:hakan.zerpe@kuriren.com)

Regelverket för tung lastbilstrafik bör samordnas, liksom tekniska lösningar för järnvägen. Utredningen är mer en redovisning. Den heter något så fint som «Uppdrag gällande gränsöverskridande infrastruktur mellan Norge och Sverige - kartläggning och samordningsbehov.»

Förutom nämnda verk har dialog förts med kusinverken i Norge, Statens Vegvesen och Jernbaneverket. Svenska generaldirektörerna Ingemar Skogö, väg, och Mino Ahktarzand, järnväg, konstaterar i en sammanfattning att bra infrastruktur är viktig för fortsatt handel och utökad arbetsmarknad.

## Högre tillväxt

Om de hinder som beskrivs i rapporten tas bort ökar möjligheterna för tillväxt, anser de. För länets del finns Malmbanan/Ofofbanen

med i utredningen jämte E 10 Narvik-Luleå. Här är några av resultaten i rapporten:

Samarbete om tekniska lösningar och standard för järnväg. Ett bekymmer kan vara att Sverige avser införa nytt signalsystem ERTMS, European Railway Traffic Management System, före Norge. Enligt Wikipedia innebär systemet att det inte behövs några optiska signaler längs spåret utan informationen meddelas lokföraren direkt på en panel i loket. Botniabanan blir först i Sverige med ERTMS. Norska delen av Malmbanan får systemet först 2025, medan svenskarnas tidtabell är 2016-2019. Skillnaden väntas dock kunna klaras med tekniska lösningar.

## Hinder för arbetsfordon

För drift och underhåll är det nödvändigt att arbetsfordon på både järnväg och väg kan köras över gränsen. Regelverket bör ses över eftersom en passering av gränsen i nuläget

kräver omfattande procedurer med tillstånd.

Dagens regler för tung trafik på väg är olika i Sverige och Norge. Bestämmelserna skiljer sig i fråga om tillåten totalvikt och fordonslängder. Bör samordnas, enligt rapporten.

Goda möjligheter finns för att utveckla buss- och tågtrafik som går över gränsen. Ökat samarbete är önskvärt, betonar utredarna.

När transportkorridorer utvecklas bör metodik för exempelvis samhällsekonomiska analyser vara samma i de båda länderna. Ett gott exempel är planeringen av Öresundsförbindelsen där gemensamma prognoser utvecklades för Skåne och Själland.

Artikkelen er gjengitt med tillatelse fra journalisten, og stod første gang på trykk i Norrbottens Kuriren 25.02.08.



Storlien station; - Blir det strøm i Norge? Foto: Thomas Fahlander, Banverkets bildearkiv

# Japanisk jarnveg er for fart, fryd & ferie

**Vi opplevde Shinkansen ( Ny linje ) saman med oppglødde samferdslepolitikarane frå Stortinget. Men om dette vil føre til ny linje i norsk samferdslepolitikk er heilt ope. I Japan er jernbanen ikkje berre for effektiv rask transport. Dei har også tog som køyrer for glede.**

**Tormod E Eitrheim**

Denne journalisten reiste også frå Tokyo til Nagasaki som ligg på Kyushu, den sydlegaste av dei tre største øyane i landet; 1.175 km. Reisetid med toget er fem timar og 11 minutt. Dei siste knapt 300 km, mellom Fukuoka og Nagasaki, var det ikkje høg fartstog.

## Samanlikna med Noreg

Til samanlikning er Nordlandsbanen, Trondheim-Bodø 729km. Der brukar toget 10 timar. Oslo-Stavanger brukar toget 8 timar på knappe 600 km.

Nokre Shinkanse-ruter stoppar på «alle» stasjonar. Det vil sei oftare enn NSB på lengde tilsvarende Bergen-Oslo eller Oslo-Trondheim. Med utgangspunkt i eksisterande rutetabell i Japan vil reisetida bli knapt tre timar Bergen-Oslo og knapt 3,5t Oslo-Trondheim. Medrekna like mengde stopp som NSB har i dag.

For direktetog vil det gi reisetid på 1,5 time Oslo-Trondheim og 1t 19minutt Oslo-Bergen.

## Fryd og oppleving

For togromantikarar er Japan verdt ei reise. Her er det store damplokmotiv i trafikk, vogner med vedfyring og nattog som gjer reisa til ein draum.

«Cassiopeia» heiter toget som går frå Ueno i Tokyo klokka 16.20 til Sapporo i nord, der det er 8.54. Skulle toget kome fram nokre minutt etter ruta ville dei skuldige straks misse jobben sin, om det ikkje har vore jordskjelv.

Cassiopeia var ei av dei fagraste greske gudinnene. Det japanske nattoget ber ikkje skam på namnet hennar. Ulikt andre tog har det ikkje sittevogner. Alle har egne kupear. I første etasje er det soverom og dusj. I andre høgda er det god utsikt rom med sofa. Ved rommet inn til er det privat toalett og vask.

Restaurangvogna har «fransk» meny til om lag 400kr og japanske rettar til om lag 275kr. Heilt bak i toget er det salong med store vindauger vendt bakover.

Tradisjonell restaurant finn du på Aizubanen. Dette spesielle toget skal ikkje føre deg frå ein stasjon til ein annan – her skal togreisa berre vere ei oppleving i glede. Reisa tek 1,5time og går 45km gjennom eit landskap vi vestlendingar kan misunne.

I det du kjem inn på toget vil du kjenne deg som i ein tradisjonelt japansk hus. Her er det av med skoa og på med tøflar. Bordplassar er det rikeleg, vindauga er så store som ein treng for å nyte utsynet gjennom den vakre dalen inn i fjella ca 200km nord for Tokyo. Dette er framifrå gjennbruk av gamle godsvogner?

Mellom Tokyo og Nagoya går Oginawa banen rett nord frå høg fartslina. Der går det fine damplokomotiv.

–Vi ynskjer å halde liv i dei gamle damplokmotiva. Dei er ein viktig del av den kulturhistoriske arven til jernbanen seier Yamamoto Toyofuku, som er selskapet sin pressetalsmann.

Du må ikkje reise herifrå før du har tatt «Fløybanen» inn mot dei japanske Alpene. Rett nok går ikkje toget så bratt som Fløybanen i Bergen, men det er verdt ei reise. Stigninga er om lag 90meter per kilometer. Ei belte-lenke mellom skinnene og eit tannhjul under driv-vogna gjer det mogeleg å dra toget trygt opp bratte bakkar.

Skal du ha meir bratte bakkar finn du det på lina til Hakone Tozan banen. Denne er midt mellom Oginawa-banen og Tokyo. Stigninga er nær som på Holmekollbanen. Ikkje imponerende for nordmenn, men denne lina med hårnålsvingane er ein bane alle tog-entusiastar bør ha med seg frå Japan. Holmenkollbanen er 16,8 km frå Stortinget stasjon. Frå der stig banen 478m til Frognerseteren stasjon. Hakone Tozan banen stig 550 m på 15km Med tog kjem du ikkje nærare det mest kjende fjellet, vulkanen Fuji-San, som ruver 3776 over havet.

## Service

Dei fleste i billettskrankane kan brukande engelsk. Slik sett er denne journalisten sine erfaringar betre i Japan enn i Frankrike og

Spania. Mykje har nok det å sei med grunnhaldninga til service. I japansk kultur skal ein strekke seg langt for å gje best mogeleg tenesteyting. I Japan opplevde eg ved fleire høve at dei gjorde mykje for å finne nokon med betre engelskkunnskapar for å gi meg den hjelpa eg trengte. I Spania har eg fått klare signal om at det er eg som har eit problem når eg ikkje forstår det språket dei snakkar.

Stasjonane har bra skilting. Det er greitt å finne fram. Venterom i stasjonsbygningen så vel som på plattformane. Trådlaust nettverk var det sjølv om denne journalisten ikkje klarte å logge seg på. Det mest imponerende var nok at i rutetabellen stod det også nummeret på plattformen toget går til/frå.

Dei fleste toga har ei eller to røykevogner. Dei nyaste togsetta har fleire små røykerom for 2-4 personar. På plattformane er det spesielle område der det er lov å røyke. I japanske byar er det skilt om at du ikkje skal gå å røyke. Difor er det skilta nokre røykeplassar på fortaua.

Ombord i toga var det greitt å kunne snu seta slik at fire som reiser saman kunne sitte ansikt til ansikt, slik vi hadde på dei gamle toga her i landet.

I japansk tradisjon skal du ikkje snu ryggen til når du går. Det fører til at konduktør, dama med trillevogna, ryddejentene eller andre frå jernbaneselskapet snur seg i døra helsar med eit djupt bukk før ho/han går eit steg bak og ut av vogna. Tilsvarende bukk er det sjølv sagt når dei kjem inn i vogna.

Trillevognserving var nok det vanskelegaste for ein europear. Det var ikkje brukande oversikt over kva varer som var til sal.

## Høg fartstog

Då olympiaden opna den 10. Oktober 1964 starta «Shinkansen» med radikal høg fart på tog, 210km/t. Shinkansen som tyder «Ny hovedlinje» Alt under testing i 1962 sette dei verdsrekord med 200km/t. Den gamle verdsrekorden 145km/t hadde Japan. Den var sett berre fem år før. Den nye rekorden heldt berre fire månader då eit testtog nådde 256km/t. Japan var åleine om å ha så raske tog, 300km/t

vart passert i 1979, 400km/t i 1993. 500km/t vart nådd alt to år etter, då i Frankrike. Dei var i 1981 det første landet etter Japan som tok i bruk høg fartstog. Siste rekord for tog med hjul er 574,8km/t og vart sett sist vår i Frankrike.

Det var alt for 75 år sidan, på 1930talet at ein i Japan tok til å arbeide med planar om tog som skulle gå så fort som ei «kule». Klengenamnet vart kuletoget, og det vart sittande fast på dei første «Shinkansane» som hadde ein front som minna om ei tradisjonell pistolkule. Planane var ambisiøse og tok med linje under sjøen til Korea som då var styrt av Japan.

Den 2. Verds krigen stoppa opp planane. I 1959 tok dei til å bygge den nye linja mellom Tokyo og Osaka, 400km. Dette tilsvarar lengda for ei høg fartslinje Oslo-Bergen.

Etter tre år med Shinkansen, i 1967, hadde dei 100 millionar passasjerar.

Alt fem år seinare var trafikktalet blitt fem gongar høgare. Ni år etter, i -76, hadde trafikktalet auka 10 gongar.

Interessant er det at når jernbaneselskapet JR-West presenterer seg med selskapet sin profil er dei 15 første sidene om kor stor vekt dei legg på tryggleiken, i det 40 sider vakre skrytebladet.

### Energieffektivt

Shinkansen 700serien går i 300km/t på Sanyo lina, vest for Osaka. Elles er toppfarten på 270km/t. Dei nye togsetta i 700serien når 270 km/t på berre tre minutt, eller 180sekund som japanarane fortel det. Dette er to minutt raskare akselerasjon enn då 700serien vart sett i trafikk i 1998. Trass i at dette settet går 100km/t raskare enn toga frå -60 talet nyttar desse nyaste togsetta berre 68% av energien som måtte til for første generasjon Shinkansen. Dei nye modellane av 700 serien nyttar 19% mindre energi enn dei første i 700serien.

Shinkansen sine konkurrentar er komfortable bussar med billege billetter. Fly har større marknadsdel ved reiseveg over fire timar, ved vel 600 km. Difor satsar japanske jernbaneselskap på at 360km/t skal bli marsj-fart om få år. Dei nyaste banane i Europa vert også bygd for slik fart.

Jernbaneselskapet skryt av at dei kjempar for gi «universell» utforming. Her har dei enno eit stykke å gå for rullestolbrukarar. Fremst er det dører som er smale og med for stor opning mellom plattform og vogn for ein stor elektrisk rullestol, men vogn og plattform er i plan. Samanlikna med «Flytoget» her heime har dei kome langt i Japan.

Eit lite perspektiv til slutt; neste år er det 50 år sidan dei byrja byggje Shinkansen og 100 år sidan Bergensbanen opna for drift.



Japansk køkultur

Foto: Tormod Eitreim



Shinkansen 700

Foto: Tormod Eitreim



Shinkansens seter kan vendast

Foto: Tormod Eitreim

# Investeringer fram mot 2019

**Etter For Jernbanes oppfatning bør det investeres minst fem milliarder hvert år i jernbanenettet. Bygging av høyfartsbaner må få egen finansiering.**

**Kjell Erik Onsrud**

Målet med Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 må være å legge til rette for raskere og sikrere transport med et lavere energibehov og mindre avhengighet av fossilt drivstoff.

## Jernbanefondet

For å sikre en rask og helhetlig planlegging og modernisering/utbygging av jernbanenettet, har årsmøtet i For Jernbane vedtatt at det bør opprettes et statlig finansiert fond for jernbaneinvesteringer.

## Prioriteringer

Tabellen til høyre viser hvordan vi prioriterer investeringene på jernbanenettet ut fra de rammene Samferdselsdepartementet satt som utgangspunkt for debatten om ny Nasjonal Transportplan (planramme og + 20 %) samt ei ramme på minst 50 milliarder (50+)

For Jernbanes (FJ) prioriteringer sammenliknet med Jernbaneverket (JBV):

Her følger en samlet kommentar for hver av landets åtte transportkorridorer;

## Korridor 8 Kirkenes - Fauske

Norge bør være lydhør for eventuelle russiske signaler om interesse for jernbane Nikel-Kirkenes. Vi anser Tromsbanen som et interessant, men miljømessig ikke uproblematisk prosjekt. Storting/Regjering må følge opp den utredningen som er på gang i regi av Troms Fylkeskommune.

## Korridor 7

Vi ber om at RV 80 ved Bodø og E6 Værnes-Kvithamar ikke realiseres som firefelts motorvei.

Uansett økonomisk ramme prioriterer vi flere kryssingspor på Nordlandsbanens nordre del slik at frekvensen på persontogtilbudet Bodø-Rognan kan økes og tilbudet videreutvikles for øvrig. Det er stor innpendling til Bodø, og det trengs et alternativ til veitransporten.

|                                | FJ        | JBV       | FJ    | JBV   | FJ    |
|--------------------------------|-----------|-----------|-------|-------|-------|
|                                | Planramme | Planramme | + 20% | + 20% | 50 +  |
| Bundne investeringer           | 2090      | 2090      | 2090  | 2090  | 2090  |
| Barkåker-Tønsberg              | 1280      | 1280      | 1280  | 1280  | 1280  |
| Frie prioriteringer:           |           |           |       |       |       |
| Oslo-Ski                       | 180       | 180       | 10490 | 6180  | 10490 |
| Vossebanen                     |           |           |       |       | 1000  |
| Holm-Holmestrand               |           | 1920      |       | 1920  |       |
| Vestfoldbanen generelt         |           |           | 700   |       | 700   |
| Haug-Onsøy                     | 1510      |           |       |       | 1510  |
| Eidangerforbindelsen           | 3200      | 750       | 3200  | 1800  | 3200  |
| Grenlandsbanen                 |           |           |       |       | 3800  |
| Arna X                         | 410       | 410       | 410   | 410   | 410   |
| Ulriken                        | 910       |           | 910   | 910   | 910   |
| Ringeriksbanen                 |           |           |       | 450   |       |
| Bodø-Rognan                    | 150       |           | 200   |       | 200   |
| Trønderbanen                   |           |           |       |       | 5800  |
| Eidsvoll-Hamar                 |           | 1840      |       | 3470  | 12000 |
| Meråkerbanen - KL              |           |           |       |       | 680   |
| Hovedbanen og Kongsvingerbanen |           |           | 1000  |       | 1000  |
| Planmidler:                    | 690       |           | 920   |       | 1000  |
| Programområder:                |           |           |       |       |       |
| Kapasitet                      | 4200      | 3900      | 4200  | 4200  | 4200  |
| Stasjoner                      | 150       | 2500      | 300   | 3000  | 1500  |
| Sikkerhet                      | 1500      | 1400      | 1500  | 1500  | 3000  |
|                                |           |           |       |       |       |
| Sum                            | 16270     | 16270     | 27200 | 27210 | 54770 |
| Ramme                          | 16270     |           | 27200 | 27200 | 50000 |

Ved ramme «50 +» prioriterer vi en helhetlig modernisering og elektrifisering av Trønderbanen fra Melhus til Steinkjer. Målet er å kutte reisetida Trondheim-Steinkjer till time. Banen bør integreres med Lyntog mellom Trondheim og Mørebyene og Oslo. Elektrifisering er viktig med tanke på et bedre integrert togtilbud i regionen, at NSB skal kjøpe inn nytt togmateriell og for å komme et skritt nærmere lavutslippssamfunnet. Av samme grunner bør Meråkerbanen elektrifiseres,

samt for å styrke samtrafikken med Sverige. Nordlandsbanen for øvrig nyter godt av «godspakka» ved alle økonomiske rammer.

## Korridor 6 Trondheim/Mørebyene – Oslo

Som alternativ til E6 Kolomoen-Lillehammer og Rv 4 Roa-Jaren som firefeltsveier bør de rustes opp til gode tofeltsveier med fysisk midtdeler. Ytterligere behov for fart og kapasitet besørages av jernbanen opp som skissert nedenfor.



På kort sikt rustes Dovrebanen, Raumabanan og Rørosbanen opp med «Godspakka». Raumabanan bør også fjernstyres for mer fleksibel utnyttelse og terminalen på Åndalsnes bygges ut da den ikke har mye mer å gå på.

Gudbrandsdalen bør være aktuell som trasé for en høyfartsbane mellom Østlandet, Møre og Trøndelag. Nytt dobbeltspor Eidsvoll-Lillehammer bør derfor få en kurvatur tilpasset høyest mulig fart. For strekningen Eidsvoll-Hamar bør det utredes et traséalternativ øst for E6. Beslutning om en tredje rullebane ved Gardermoen må sees i sammenheng med en beslutning om høyfartsbaner.

Vi ønsker å få utredet «Nittedalsbanen» som bl.a. vil kutte reisetida Gjøvik-Oslo med 30 minutter og å legge til rette for en sammenkopling av Gjøvikbanen og Dovrebanen ved Moelv.

Vi har valgt å ikke prioritere Eidsvoll-Hamar før vi har ei ramme som tillater fullfinansiering, dvs. ved «50+». Kapasitetsutfordringen her er ikke så alvorlig som mellom Oslo og Ski, og kommer derfor etter «Follobanen».

### Korridor 5 Bergen - Oslo

Vi ber om at det ikke planlegges motorvei Bergen-Arna eller E 16 Bærum-Ringerike. Vi ber også om at Rv. 7 Sokna-Ørgenvika ikke bygges. Veistandarden her er god. Dette er et rent innkortingsprosjekt i konkurranse med jernbanen.

Høyfartsbane i denne korridoren må utredes videre.

Fra og med «planramme» prioriterer vi fullt dobbeltspor Bergen-Arna. Strekningen er overbelastet og har stor nasjonal og lokal betydning.

Fra ramme «+ 20 %» prioriterer vi tiltak på Vossebanen som ikke omfattes av Programområdene «sikkerhet» og «kapasitet». Det er naturlig at dobbeltsporet Bergen-Arna følges raskt opp med tiltak på Vossebanen for øvrig.

Ved ramme «50 +» gjennomføres en full oppgradering av Vossebanen. Det etter vårt syn rom for ytterligere forbedringer med tanke på reisetid.

I Bergensbanens østlige ende er det også behov og potensial for innkorting. Vi har nylig satt fram forslaget til «Nittedalsbanen» som et bedre alternativ til Ringeriksbanens Åsaalternativ. Nærmere om «Nittedalsbanen»



NTP 2010 – 2019; - Mer hver for oss eller mer sammen?

se [www.jernbane.no](http://www.jernbane.no). Vi ber om at Nittedalsbanen blir nærmere utredet med penger fra sekkeposten «Planmidler».

### Korridor 4 Stavanger – Bergen – Trondheim

Her er det foreslått høyfartsbane. Strekningen Bergen-Trondheim via Østlandet/Oslo på høyfartsbane vil også kunne tilbakelegges på kortere tid enn Bergen-Oslo på dagens bane. Trondheim-Ålesund/Molde har i dag nesten togforbindelse og er også aktuell i høyfartssammenheng. Vi har satt av en planpost til videre vurdering av disse forbindelsene.

Jernbanen bør vurderes som et alternativ til Rogfast. En undersjøisk veitunnel mellom Haugesund og Stavanger kan få mye trafikk, mulig rushtidskøer. Det bør være uakseptabelt mtp. miljø og sikkerhet i tunnelen. Jernbanen vil også kunne til frakt av biler. Omvendt vil Rogfast ikke kunne brukes av tog. En baneforbindelse vil også kunne dempe framkommelighetsproblemene på veinettet på Nord-Jæren. Samfunnsøkonomisk må det være gunstigere å bygge én tunnel i stedet for to. Vi ber om at Rogfast på skinner vurderes som alternativ til veitunnel.

### Korridor 3 Stavanger - Oslo

Vi ber om at E 18 Langangen-Grimstad, E 39 Kristiansand-Mandal og Stangeland-Sandved ikke planlegges/bygges ut som firefelts motorvei.

Vi ønsker at det skal jobbes videre med utredning av høyfartsbane i denne korridoren.

Uansett økonomisk ramme prioriterer vi ny Eidangerforbindelse. Fra ramme «50+» prio-

riterer vi også Grenlandsbanen. Dermed er Sørlandsbanen og Vestfoldbanen knyttet sammen, og jernbanen et mer reelt alternativ til E18. Derfor prioriterer vi sammenknytningen foran nytt dobbeltspor Holm-Holmestrand-Nykirke. De nye banene må utformes med tanke på høyfartstog Oslo - Kristiansand langs kysten. Barkåker-Tønsberg er lagt inn som bundet prosjekt.

Behovet for dobbeltspor sør for Sandnes samt istandsetting og integrering av Ålgårdbanen (Ganddal-Ålgård) i lokaltilbudet på Nord-Jæren bør utredes.

### Korridor 2 Oslo – Magnor/Ørje – (Stockholm)

Rv. 2 Kløfta-Kongsvinger og E18 i Akershus og Østfold utvikles som gode og sikre tofelt-sveier og ikke som firefelts veier. Det bør utredes høyfartsbane videre i denne korridoren mellom Oslo og Stockholm. Strekningen har omfattende flytrafikk. Omlag 80 km ny bane Lillestrøm- Arvika bør gi mulighet for direkte tog Oslo - Stockholm på ca 3 1/2 time med mulighet for å komme under 3 timer med andre lokale forbedringer.

Hovedbanen Lillestrøm – Dal og Kongsvingerbanen Lillestrøm - Årnes er tungt belastet. Persontogene er overfylte i rushtida. I sin stamnettutredning 2040 påpeker JBV behovet for dobbeltspor(parseller) på disse banene. Det er uakseptabelt å ikke prioriterer tiltak på disse banene, samtidig som det planlegges firefelts motorvei Kløfta-Kongsvinger. Derfor setter vi av en rund sum for å få opp kapasiteten på disse strekningene.

## Korridor 1 Oslo – Kornsjø/ Svinesund – (Göteborg/ København/Hamburg)

Strekningen Oslo S – Ski er den største kapasitetsklemma på jernbanenettet i Norge. Det er nødvendig å bygge nytt dobbeltspor (Follobanen) i tillegg til det eksisterende. Siden prosjektet er så stort var det ikke mulig å fullfinansiere det ved «planramme». Vi tar det inn i sin helhet fra og med ramme + 20 %. «Follobanen» bør planlegges og bygges ut under ett for å høste inn alle stordriftsfordelene.

En eventuell høyfartsforbindelse i denne korridoren må sees minst til København hvortil det er mye flytrafikk og helst til Hamburg hvorfra togtilbudet videre nedover kontinentet er meget godt

Kryssingskapasiteten mellom Rygge og Fredrikstad er anstrengt. Vi har derfor prioritert inn nytt dobbeltspor Haug-Onsøy. Grunnen til at vi har tatt prosjektet ut ved + 20 % er for å kunne fullfinansiere «Follobanen».

Vi er klar over at Østfoldpolitikere prioriterer Sandbukta-Moss foran Haug-Onsøy. Det kan også virke som om de prioriterer Moss foran «Follobanen». En slik prioritering setter by- og næringsutvikling i Moss høyere enn togtilbudet. Vi skjønner ønsket, men ber om at trange jernbanebudsjetter går til å bedre togtilbudet.

### Oppsummering - Investeringer

Selv med ei ramme på 50+ er det mange viktige prosjekter som må ligge. Det gjenspeiler situasjonen med årelang underinvestering. Vi merker oss at Jernbaneverket vil konsentrere nyinvesteringene langs aksene Hamar-Tønberg. Vi har forståelse for «en strekning av gangen»-strategien, men mener det er behov for et krafttak flere steder. Vi har også prøvd å følge en «bane før firefeltsvei»-strategi. Hvor høyt investeringsnivået kan og skal være er til syvende og sist et politisk spørsmål. Sverige har i flere år hatt et lånefinansiert investeringsnivå på om lag 10 mrd SEK årlig. I Nordsjøen har vi i Norge lang praksis for utbygginger til mange 10-talls milliarder, og nå bygges det nye motorveiparceller som er flere mil lange. For ti år siden greide vi å bygge vel 50 km ny bane for 210 km/t (Gardermobanen). Selvfølgelig er det mulig igjen, om våre folkevalgte vil. (nå for høyere fart enn 210)

# «Follobanen» må ha 50 mill i 2009

**Planleggingen av nytt dobbeltspor Oslo S – Ski («Follobanen») går i år for ¼ maskin.**

Strekningen er den største kapasitetsklemma på det norske jernbanenettet. Det er i dag ikke mulig å sette opp flere tog i rushtidene. Det kan etter hvert bli nødvendig å prioritere mellom persontog og godstog på strekningen. Togtilbudet i Oslo sør, Follo, Østfold og til Göteborg blir ikke bedre før «Follobanen» er bygd. «Follobanen» er også en forutsetning for Oslopakke 3. Med stor trafikkbelastning blir slitasjen på komponentene tilsvarende. Punktligheten er ikke tilfredsstillende. Planleggingen av «Follobanen» stod stille i flere år på grunn av manglende interesse fra rikspolitikere. Kommunedelplanene for «Follobanen» i Opegård og Ski gikk ut på dato i 2002 og 2006. Planarbeidet ble startet opp igjen i 2006 fordi regjeringen lovet at det skulle settes av 20 mill. på 2007-budsjettet.

I 2008 er krana skrudd til igjen med en bevilgning på bare 9 mill. Dette er lite tilfredsstillende i det det må bygges opp et apparat internt og eksternt for å håndtere planleggingen av et så stort prosjekt. Som en tommelfingerregel kan man si at ca 10 % av totalkostnaden av et utbyggingsprosjekt utgjøres av planleggingen. For «Follobanens» vedkommende vil det si drøyt én milliard kroner. Samferdselsdepartementet har i løpet av året pålagt Jernbaneverket å utrede både

hva det vil koste med en anleggstid på fem, ti eller femten år samt å komme med et klimaregnskap for «Follobanen». Dette har kostet ekstra, men likevel har ikke regjeringen foreslått mer penger til planleggingen ved revidert nasjonalbudsjett. For Jernbane fremmet et krav om fem mill. til revidert.

- Vi har inngått en rekke kontrakter med eksterne firmaer om utredning, men disse er satt på vent. Uten mer penger har vi ikke noe å tilby dem. Blant annet er det kuttet på grunnundersøkelser i år, forteller Anne Kathrine Kalager, prosjektansvarlig ved Jernbaneverket Utbygging. Det er viktig å få lagt grunnen for bindende arealplanvedtak av hensyn til samfunnet rundt, understreker Kalager. Særlig er det tett mellom interessene inn mot Oslo S. Nasjonalmuseet på Sørenga og vann- og avløpsprosjektet «Midtgardsormen» er av de større. Oslo kommune er fortvilet. Vi taper samfunnsnytte for hvert år prosjektet forsinkes. I et så stort og komplisert prosjekt er det viktig å legge store ressurser ned i planleggingen slik at det blir færrest mulig overraskelser underveis, også i form av kostnadssprekk. Med fullt trykk på planprosessen fra 2009 kan vi tidligst begynne å bygge i 2012 og være klare for togtrafikk i 2017/18, presiserer Kalager.



Oslo - Ski sprengt kapasitet

# Banesjefen godtar økt risiko på Gjøvikbanen

I vinter ble skiltene som forbyr bilkjøring over planovergangen ved Sandermosen stasjon fjernet.

Kjell Erik Onsrud

Skiltet som begrenset parkeringen ved Sandermosen st. til «reisende med toget» ble fjernet samtidig. På utfartsdager i helgene kan det være 20 – 30 biler parkert samtidig umiddelbart øst for planovergangen. «Parkeringsplassen» er egentlig en opplagsplass for tømmeret som tidligere ble fraktet med jernbanen til Kristiania/Oslo. Plassen er nokså liten. Det som skjer når den fylles opp er at nyankomne bilister blir stående og nøle på planovergangen. Noen rygger også tilbake, og det hender at biler blir stående å spinne fordi de har stoppet med hjulet i sprekken ved skinnegangen som ofte er isete vinterstid. Planovergangen er sikret med lyd og lys, men ikke bom. Signal om at tog kommer blir ikke alltid respektert. Som bildet viser er det ikke noe gjerde mellom parkeringen og skinnegangen. I bilene er det ofte både hunder og barn med. I tillegg parkeres det også langs veien på vestsida fram mot planovergangen slik at en brannbil ikke ville kommet fram til bolighuset på banens østside.

Bestyrer av kulturPUNKTET Sandermosen stasjon, Tore Frisell Haagenen, er fortvilet over forholdene og spør om det må skje en ulykke før det blir ryddet opp. Han pleier å henvende seg til bilistene og gjøre oppmerksom på kjøre- og parkeringsforbudet. Noen har tatt dét ille opp og klaget til ROM-Eiendom, som forvalter stasjonsbygningen på Sandermosen.

Friluftsetaten i Oslo Kommune har vært en aktiv pådriver for å legge til rette for parkering ved Sandermosen st. I møte den 8. januar mellom Friluftsetaten og ROM konkluderes det med at stasjonsområdet åpnes for kjøring/parkering for utfart til Marka og at Jernbaneverket er positiv til det.

Stiftelsen Sandermosen stasjon og For Jernbane har skrevet brev til banesjefen ved Gjøvikbanen med spørsmål om han var inneforstått med det som hadde skjedd. I brevet



Vest for planovergangen



Parkering øst for planovergangen

spurte vi også om oppheving av kjøreforbud over planovergangen var risikoanalysert og meldt til Statens Jernbanetilsyn og om det var søkt fylkesmannen i Oslo og Akershus/Plan- og bygningssetaten i Oslo kommune om etablering av offentlig parkering i Maridalen landskapsvernområde (hvor Sandermosen

ligger). Banesjefen svarte ikke på våre alvorlige innsigelser.

Vi fant det derfor riktig å be Jernbanetilsynet ta saken opp med Jernbaneverket. Vi håper det blir ryddet opp i saken før det skjer en ulykke.

# Peter Roslund; Norrbotniabanegruppen

Gunnar A Kajander

Norrbotniabanan är den planerade förlängningen av Botniabanan från Umeå längs norrlandskusten till Luleå, med koppling till Malmbanan och Haparandabanan. Investeringen uppgår till 18 – 20 miljarder kronor. Förväntan är att banan ska vara klar kring 2020 men detta är i dagsläget högst osäkert.

En egen intressegrupp, Norrbotniabanegruppen, består av kommunerna längs banan, landstingen och länsstyrelserna i Norr- och Västerbotten, näringslivet samt EU. Gruppen är partipolitiskt obunden och arbetar för att förverkliga banan. Styrgruppen består av 17 ledamöter och ordförande är Piteås kommunalråd Peter Roslund (s).

Vi träffade Peter Roslund i hans tjänsterum på kommunhuset i Piteå den 2 oktober 2007 för att prata om Norrbotniabanan.

*Peter Roslund, hur bedömer du och styrningsgruppen möjligheterna för att Norrbotniabanan blir byggd före 2020?*

– Jag är optimist och tror vi ska lyckas med det! Men visst har det varit lite tjevigare det senaste året. Med gamla beslut som fortfarande gäller enligt Banverkets framtidsplan finns det avsatt 3 miljarder kronor för byggstart 2010. Men i dagsläget är fullfinansieringen inte på plats. Det tar en 6 – 7 år att bygga banan, och med byggstart 2010, borde banbygget vara färdigt 2017. Vi jobbar inom gruppen för att påverka nuvarande regering att inte skjuta på projektet, annat än marginellt.

– Men jag inser att oddsen är något sämre än tidigare. Trots det är jag optimist. Norrbotniabanan är så viktig för denna landsända, för Sverige och EU, så det vore ett stort misstag att inte bygga den. Men det gäller naturligtvis att slipa argumenten.

– Annars vill jag lägga till att banan idag inte är klassad som TEN (Trans European Network). Men vi försöker arbeta för det också. Här är det viktigt att vi lyckas få regeringen att prioritera banan så att det kan tillföras EU-bidrag.

*Enligt de senaste prognoserna kommer Botniabanan att vara färdigutbyggd till Umeå i slutet av år 2010. Är det gjort beräkningar som visar effekterna av att kunna överföra Botniabanans organisation och resurser*



Peter Roslund, ordförer i Norrbotniabanegruppen

*direkt till Norrbotniabanan?*

– Nej, något direkt känner jag inte till. Men det är ju ett argument vi i styrgruppen har använt. Det finns sannolikt mycken kunskap och erfarenhet från Botniabanans organisation, som kan överföras direkt på Norrbotniabanan. I tillägg kommer ju alla resurser i form av maskiner, utrustning och annat som med fördel kan läggas över på nästa banbygge.

– Det vore slöseri att skingra det för vinden, för att sen ta fram det om 3 – 4 år. Vi har inte beräknat vad det skulle få för effekt. Det är nog svårt att räkna fram! Men troligen kommer det att innebära en bättre kvalitet. Man har ju lärt sig av eventuella misstag och gör inte om dem på nästa banbygge. Just den poängen har vi framfört för infrastrukturministern Åsa Torstensson.

– Det blir totalt sett billigare, utan att jag kan precisera det. En konsekvens av att inte ta till vara möjligheten är att många inom den berörda yrkesgruppen sägs upp och antingen måste omskola sig eller hoppas på snabb övergång till andra banbyggen. Läger man resurserna från Botniabanan direkt över på Norrbotniabanan, får man en jämnare sys-

selsättning. Något som i alla hänseenden är bra för Sverige.

*Hur ställer sig styrgruppen sig till OPS (Offentlig Privat Samverkan) principen när det kommer till finansieringen? Eller järnvägsobligationer?*

– Där har vi sagt att vi måste lyssna på vad regeringen säger i frågan. Eftersom de talar mycket om OPS så måste vi självklart vara inriktade på det. Vi har sagt att vi är beredda att göra ett särskilt arbete och studie kring banan som OPS-projekt. Banverket har ju i sin rapport till regeringen nämnt fyra projekt som de anser lämpliga, och Norrbotniabanan är ett av dem. Men vi ska vara försiktiga så att vi inte lurar oss själva. OPS är ingen mirakellösning av de ekonomiska eller finansiella problemen. Det finns ingen privat aktör som går in och sponsrar infrastrukturprojekt av denna storlek. De har naturligtvis avkastningskrav som styrfaktor för sina investeringar. Så i slutändan blir det staten som får gå in som ekonomisk garant. Men kostnaden kanske sprids på 20 – 30 år! Det blir också dyrare att låna ute på marknaden än av Riksgälden själva.

– Vill man prova OPS så har vi som nämnt sagt att vi är inställda på att göra ett jobb. Men då måste vi ha ett förhandsbesked från regeringen om att de är villiga att ta nästa steg. För ska vi göra ett jobb kring OPS och involvera näringsliv, företag och andra intressenter så innebär det rätt mycket jobb. Skulle regeringen i slutändan ändå säga «nej», så blir ingen, allra minst näringslivet, glada för att ha lagt ner en massa arbete i onödan. Näringslivet kommer säkert att ställa frågan, - har vi regeringen med oss? Så därför behöver vi ett besked eller en anvisning från regeringen om hur vi ligger till!

– Visst finns det fördelar med OPS men inte när det kommer till finansieringen. Här har emellertid kopplingen till det som kallas funktionsentreprenad en viktig betydelse. Det kan förklaras med att bygger man något idag så lämnar man över en anläggning. Efter garantitiden på 2 år så är allting som händer ägarens problem. Med funktionsentreprenad kan man säga så här – ni får bygga den och ni får stå för driften i 10, 15 eller 20 år. Konsekvensen blir ju att man bygger med bra kvalitet för att kunna minimera behovet för underhåll.

– Det finns alltid stora entreprenörer, som Skanska. Men när man börjar prata om att industrin här uppe som SSAB, Smurfit Kappa, Boliden och SCA, ska vara med och betala för infrastrukturen, då är man fel ute. Deras investeringar ger långt bättre utväxling med att läggas i den egna industrin, än att investeras i infrastruktur.

– Frågan om järnvägsobligationer kan vara intressant, och jag förstår att bland andra Järnvägsfrämjandet har argumenterat för detta. Men det är en fråga vi i gruppen inte har diskuterat så mycket kring.

*Med Norrbotten kommer befintliga Stambanan genom övre Norrland att ingå i den totala kapaciteten genom att fungera som s.k. tekniskt dubbelspår. Det ökar kapaciteten och ger en mer effektiv cirkulation av godstågen. Är det ett sammanhang man har med i värderingarna?*

– Absolut, det har vi! Även om jag inte hört talas om begreppet «tekniskt huvudspår», så kan vi säga att det är dubbelspår med i detta fall fem mils avstånd. De tunga tågen som framför allt går söderut kan gå på den nya banan, medan de lättare godstågen och tomtågen kan köras på befintliga banan. Persontrafik blir mötande trafik på Norrbottenbanan. Men det är också behov av att kunna köra lätta motorvagnståg i lokal och matningstrafik på «gamla» stambanan.

*Det är per idag oklart vilket/vilka tågbolag som kommer att trafikera persontågen (både interregion och regiontrafiken) på Botniabanan? SJ har inte visat något större intresse så här långt! Är Norrtåg en tänkbar aktör som kan få ansvaret att organisera persontrafiken på Norrbottenbanan?*

– Så absolut! Vi är med i Norrtåg. Samarbetet med Norrtåg är mycket gott. Vi tycker det är ett bra projekt som vi stödjer samtidigt som de stödjer vårt projekt. Vi har ett ömsesidigt utbyte och jag är övertygad om att Norrtåg är en viktig framtida aktör inom persontrafiken. Sedan finns det problem. Jag konstaterar att SJ:s intresse har varit mycket svagt. Men jag tror de kommer att finnas med när järnvägen är på plats, och kommer att börja trafikera i konkurrens med Norrtåg och andra. Dessutom kommer länstrafikhuvudmännen att ha ansvar för en del av trafiken, då främst regiontrafiken. Tar vi med att länstrafikhuvudmännen också är med i Norrtåg, så ökar förutsättningarna för att få till stånd ett smart trafikupplägg.

– Vi vet ju att det finns planer om en regionalutvidgning, där Norrbotten och Västerbotten och kanske några län till bildar en egen region. Det kommer att kräva att regiontrafiken byggs ut för att kunna utöka arbetspendlingen och fylla behovet för matningstrafik till och från knutpunktstationerna. Interregion- och fjärrtågen måste bygga på koncepten för moderna snabbtåg och sovvagnståg som kan ta upp konkurrensen med flyget.

– Bilen har i sammanhangen nått sitt kapacitetstak. Restiden för att pendla till jobbet varje dag begränsas av någon psykologisk gräns vid en timmes restid. Det utgör ca 8 mil och man kommer inte så mycket längre om inte farten släpps fri i Sverige. Och det kommer inte att hända. Utan då blir nästa steg att komma över tröskeln att satsa på snabbjärnväg och pendeltrafik. Annars är jag rädd utvecklingen i vår region kommer att stanna upp, och det vore mycket skadligt.

*Tågresandet har ökat med 25% sedan år 2000. Godstrafikens behov av ökade laster och högre hastighet samt flygets pressade miljösituation talar till fördel för en genomgående höghastighetsbana helt till Luleå. Hur upplever du att dessa faktorer uppfattas av centrala beslutsfattare?*

– Jag har svårt att kommentera hur de uppfattar det. Inte har jag märkt av att det gett något större avtryck i diskussionerna kring Norrbottenbanan. Men vi ser ju bara vad som transporteras på den järnväg vi har. Nu under 2000-talet – eller på ett antal år – har godset ökat med mellan 20 – 25%. Tyvärr har vi

ingen persontrafik att tala om, endast nattågstrafiken. Men vi ser ju att i andra delar av landet vinner järnvägen marknadsandelar. Det är jättepositivt, inte minst för miljön.

– Nu inser beslutsfattarna det men om det gynnar Norrbottenbanan är mer osäkert. Men det borde göra det. Rent allmänt tror jag det stärker tron på järnvägen. Men vilka järnvägar man i första hand vill satsa på är en öppen fråga!

– De kanske har mer fokus på Mälardalen än norra Norrland? Så kan det vara! Vi här uppe har ju alltid hamnat lite i bakvatten när prioriteringarna bestäms. Man ser problem nere i söder och de ska också lösas. Självklart måste trafikproblemen i Storstockholm lösas. Men det får inte bromsa andra viktiga investeringar. Problemet är – som jag ser det – att få beslutsfattarna att inse att vi måste skruva upp tempot i infrastruktursatsningarna över hela landet. Vi har legat lågt väldigt länge, och där får många ta självkritik inklusive mitt eget parti, socialdemokraterna. Som under lång tid satsat för lite, något som även gäller tidigare borgerliga regeringar.

– Jämför vi med Europa med ett genomsnitt på 1% av BNP i infrastrukturinvesteringar så ligger Sverige på 0,5 – 0,7%. Faktum är att Sverige i 30 år har ligget under Europa i snitt. Med tanke på hur Sverige ser ut, ett stort land med långa avstånd och liten befolkning, så borde vi ligga högre och inte lägre än Europa i snitt.

– Vi måste göra en storsatsning på infrastruktur. Det skulle kräva i storleksordning 100 miljarder kronor över en 10 års period, och det är inte mycket. Jämför man med byggande av Stambanan genom övre Norrland, så byggdes det på den tiden många järnvägar. Då var Sverige dessutom ett fattigt land och fick låna från England. Investeringen för sträckningen från Vännäs till den övre delen utgjorde 15% av statsbudgeten. Och 15% av dagens statsbudget motsvarar ca 100 miljarder kronor, och då överfört på endast ett projekt. Det är det stora grundproblemet i Sverige, att vi satsat för lite på infrastruktur. Vi måste upp...!

*Ett av de argument som tas fram om Norrbottenbanan är möjligheterna till regionförstoring. Tror du utifrån en miljöaspekt att pendeltågen på banan kan bli så attraktiva att mer än 50% av pendlarna tar tåget och inte väljer bilen?*

– Ja, det tror jag. Men många faktorer måste på plats för att styra om det. Och jag är övertygad så kommer att ske. Bilbränslet kommer att bli dyrare. Antingen vi gillar det eller inte. Det kommer att öka pressen för att hitta andra sätt att resa. Då framstår tåget som det klart mest överlägsna.

– Visst har tåget den nackdelen att det måste följa spåret och inte kan göra avvikelser för att släppa av resenärerna vid fabriksgrinden, på samma sätt som en buss eller bil. Men satsar vi på riktigt moderna snabbtåg så tjänar man mycket tid mellan hållpunkterna. Totalkonceptet kräver att man bygger upp en väl fungerande anslutningstrafik med bussar samt att stationer/ resecentra utrustas med cykelställ. Resecentra måste ligga i städernas centrumsområde. Trots allt är det runt centrumbildningen och bostadsområden de flesta arbetar och bor. Får man väl fungerande resecentra i anslutning till lokaltrafiken och tillrättalagda för cyklist, kommer definitivt mer än 50% av pendlarna att välja tåget.

– När det gäller Norrbotniabanan har vi tittat på sträckan Piteå – Skellefteå. Att pendla med bil går på 50 – 55 min. Att åka buss tar en dryg timme. Medan tåget brukar 25 min. Och då räknar man med dagens tåg. Banan kommer att byggas för ännu högre hastigheter och med snabbare tåg är man nere i 20 min. Något som ger än mer marginal att ta sig från järnvägsstationen till arbetsplatsen. *Skulle Norrbotniabanan lyftas fram som del av den infrastrukturella kedja som strategiskt bör ingå i «den nordliga dimensionen»?*

– Självklart! Argumenten för banan ändrar sig ju över tid beroende av hur debatten går. Man har hela tiden argumenterat utifrån tre faktorer; godset, regionförstoring och persontrafiken. Det internationella perspektivet väger här tungt. Här må nämnas transportkorridorerna till Finland och Ryssland och kopplingen till Malmbanan och den påtänkta utbyggnaden av hamnkapaciteten i nordnorska Narvik. Haparandabanan har varit i uruselt skick och utgjort ett hinder för att utveckla den gränsöverskridande godstrafiken. Dessutom har spårviddsproblematiken satt begränsningar. Nu verkar tekniken med spårviddsväxlare vara på plats för att kunna lösa vagnflödet över gränsen på ett rationellt sätt.

– När vi på allvar började arbeta i Norrbotniabanegruppen i 1999 betraktade vi banprojektet från Umeå till Haparanda. Nu har det fattats beslut om Nya Haparandabanan som ett eget projekt, så nu pratar vi Norrbotniabanan från Umeå till Luleå. Men vårt arbete har utan tvekan bidragit till att driva fram Nya Haparandabanan.

– Jag vill peka på att öst-väst handeln har varit väldigt liten. Backar vi lång tid tillbaka var den dominerande här uppe. Men i modern tid har den varit närmast obefintlig. Orsaken är bristen på infrastruktur. EU är ju inne på den norra axeln från Narvik och in i Finland och Ryssland och i förlängningen till Kina (NEW). Sen har vi den nordiska triangeln

som är prioriterad både av EU och Sverige. Det vore ju katastrof att inte koppla ihop dessa två viktiga trafikstråken. Då menar vi från Luleå och ändå ner till Mälardalen, den Bottniska korridoren. Norrbotniabanan är en viktig länk i den Bottniska korridoren. Jag tycker det är ett mycket bra argument om vi får två EU finansierade stråk, NEW korridoren och den nordiska triangeln.

*Anser du att den planerade godstrafiken med containertåg mellan Kina, Ryssland och Finland via Torneå/Haparanda till Narvik kan ge spin-off effekter för Norrbotniabanan?*

– Det är i högsta grad upp till oss själva. Och det vore ett stort misstag att inte vara med på tåget. Att endast upplåta järnvägen som ett transitstråk lägger ju inte igen några större vinster till oss. Det ger heller inga större banintäkter till Banverket. Vinsterna finns att hämta i det gods som fraktas för svensk industri. Det att ett antal containers går till svensk industri för vidareförädling eller till konsumtionsmarknaden, medan produkter från svensk industri kan haka på NEW-korridoren till Ryssland och Kina. Då kommer vinsterna men det krävs en välfungerande järnväg och moderna terminaler. Det är ett av våra starka argument för banan. För även om vi har Stambanan genom övre Norrland, så har den kapacitetsproblem. Det behövs ett dubbelspår, annars är det endast marginella godsmängder som kan transporteras på den banan.

*Kommer Norrbotniabanegruppen att driva frågan om moderna matningståg Luleå – Umeå v.v. när Botniabanan är färdig till Umeå?*

– Just den frågan har vi inte diskuterat i gruppen. Men i trafikeringsfrågor för vi en dialog med länsstrafikbolagen i både Norrbotten och Västerbotten. Det är ju dessa man måste initiera. Provordningen med Reginatåg Luleå – Umeå, som tyvärr upphör när SJ tar över i juni 2008, är en fråga vi måste se över. Men en återställning av förbindelsen kräver en anpassning av tidtabellen till fjärrtågen i Umeå. Jag inser självklart viktigheten av att kunna erbjuda en väl fungerande matningstrafik på befintliga stambanan Luleå – Boden – Umeå när Botniabanan står färdig till Umeå i 2010/2011. Att befintliga förbindelsen med Reginatåg upphör sommaren 2008 är naturligtvis beklagligt sett till behovet att kunna bygga synergieffekter inför Botniabanas öppnande.

– Staten kommer att ställa krav om att regionen står för en del av trafiken. Som man har gjort det med Botniabanan. Det gör att vi måste ha en tät dialog med trafikhuvudmän-

nen både i Norr- och Västerbotten för att kunna garantera en viss trafik. Men någon diskussion kring faktorer som i större grad berör fasen mellan Botniabanan och Norrbotniabanan har vi inte fört. Det är kanske något vi får ta upp!

*Peter Roslund, till slut, har vi politisk tyngd här uppe att få genomslag för järnvägsbygget?*

– Vi måste kraftsamla, så är det! När det är sagt så hör jag till dem som tycker att det inte behövs någon politisk tyngd från oss här uppe för att pressa genom projektet. Alla borde förstå banans betydelse för hela Sverige och EU. Sätter man sig bara ner och går genom argumenten och faktaunderlaget så fattar man vilket jättebra projekt Norrbotniabanan är. Men visst har vi fått utstå mycket spott och spe i media under åren, med påståenden om samhällsekonomiskt olönsamt projekt och dess mera.

– Men när Banverket under våren 2007 jämförde kalkylerna för de stora projekten på 7 – 8 miljarder kronor och däröver, som Citybanan, Citytunneln, Hallandsåsen, Västlänken och Norrbotniabanan, kom Norrbotniabanan ut som den mest lönsamma. Då enligt Banverkets kalkylmetod. Sedan finns andra effekter som man inte har räknat på, som kan ge ytterligare plus både för Citybanan och Norrbotniabanan.

– Analyserar man argumenten så talar järnvägsbygget för sig själv. Problemet med myter och fördomar är naturligtvis jobbiga. Varför bygga järnväg över myr och sten? Varför bygga järnväg där det inte bor folk? Det skapar en helt felaktig bild.

Faktum är att Norrlandskusten är lika tätbefolkad som övriga Sverige, när man ser bort från storstäderna. På ett pärlband ligger Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå. Räknar man in hur många som bor per kilometer längs norrlandskusten, så är det lika många som de som åker från Stockholm till Malmö. Men det tror inte folk i söder!

– Jag vill påstå att det finns få projekt här i landet som står sig så bra som Norrbotniabanan. Det är 125 år sedan Stambanan genom övre Norrland byggdes, så nu är det dags att ta nästa kliv. Men visst kommer det att kräva en kraftsamling, avslutar Peter Roslund, Norrbotniabanegruppens ordförande, med ett optimistiskt leende.



*Flyeksos danner skyer*

# Klima; et skritt fram og to tilbake

Etter to år med nedgang gikk klimagassutslippene opp nesten 3 prosent i 2007 i forhold til året før. Det har aldri før blitt beregnet høyere utslipp for Norge.

Dette viser nye foreløpige utslippstall som Statistisk sentralbyrå (SSB) lager i nært samarbeid med Statens forurensningstilsyn (SFT).

De samlede norske klimagassutslippene var på 55,0 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i 2007. Dette er 1,5 millioner tonn eller 2,7 prosent mer enn i 2006, og en oppgang på nær 11 prosent sammenliknet med 1990. Etter to år med nedgang i utslippene, blant annet på grunn av redusert produksjon av råolje, var de i 2007 noe over nivået i det tidligere toppåret 2004.

Den viktigste årsaken til veksten i klimagassutslippene var tekniske problemer i forbin-

delse med oppstarten av LNG-anlegget (anlegg for mottak og prosessering av naturgass) på Melkøya utenfor Hammerfest. Fortsatt vekst i veitrafikken og økt metallproduksjon var også med på å drive utslippene oppover, mens redusert råoljeproduksjon og installering av ny teknologi i industrien motvirket oppgangen.

Det er industrien, olje- og gassvirksomheten og veitrafikken som er de største bidragstyperne til klimagassutslippene med 72 prosent av de samlede utslippene i 2007.

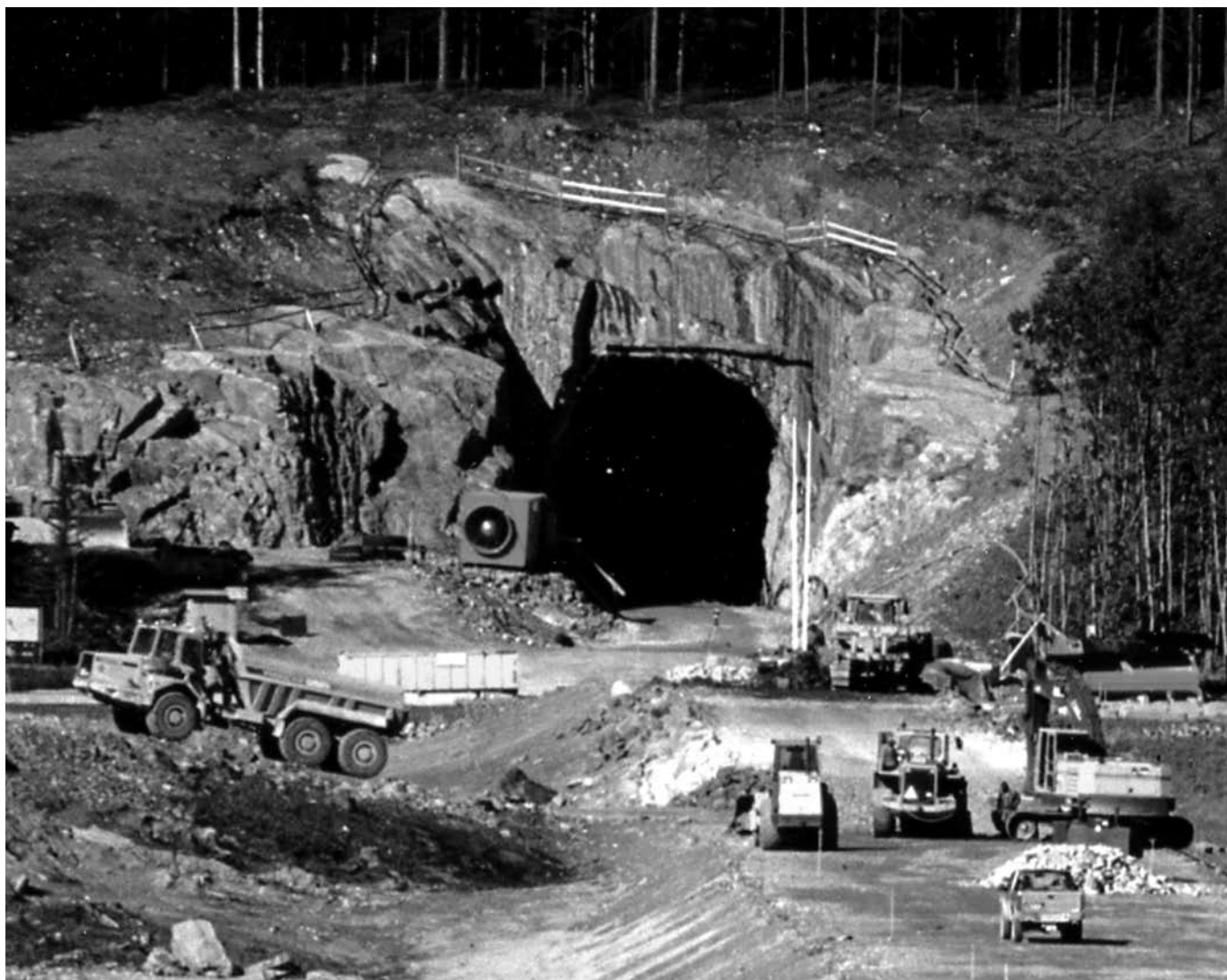
Liten endring utløste katastrofen

- Den menneskeskapt oppvarmingen er et globalt eksperiment med jordas klimasystem. Det sier den amerikanske professoren Martin Kennedy til dagens utgave av Nature (29.05.08), verdens største vitenskapelige tidsskrift.

I artikkelen i Nature mener de at store utslipp av klimagassen metan var årsaken til de brutale klimaendringene som fant sted for 635 millioner år siden. Metangassen var lagret i isen, et fenomen som kalles metanklatrat og når disse først slapp løs, var prosessen umulig å stanse. Isen smeltet i stor fart, og prosessen sluttet ikke før vi fikk et klima som ligner på det vi har i dag.

- Når metanen ble sluppet løs, førte den til en oppvarming som straks frigjorde mer metan. Alt som skulle til var at temperaturen ble endret med noen få grader. Og fortsatt er det mye metan som ligger fanget på kloden vår, blant annet i den arktiske permafrosten og i havet, i påvente av videre oppvarming,

Kilder: SSB, NRK



Kalldalstunellen , foto Botniabanans bildarkiv

# Heller investeringer enn avgiftslette

**Kjell Erik Onsrud**

Bensinprisen halvert og kollektivreisene dyrere på 48 år !

I 1960 kunne en industriarbeider kjøpe 8,5 billetter hos Oslo Sporveier eller 6 liter bensin for timelønna si (kr. 6,02). 48 år seinere får industriarbeideren en Sporveisbillett mindre (kjøpt på forhånd) for timelønna (kr. 165 ). Kjøper han bensin får han ca. 13 liter. Med andre ord har realprisen på kollektivreiser økt mens bensinprisen er mer enn halvert.

Det er få land i verden hvor innbyggerne må jobbe mindre for å kjøpe en liter bensin enn

i Norge. Derfor er lavere bensinavgifter er en dårlig idé. Lavere pris betyr økt etterspørsel og høyere utslipp av klimagasser.

Avgiftene på bensin og autodiesel ble kuttet i 2000 av Arbeiderparti-regjeringen. Alternativt kunne samfunnet hatt 25 milliarder (ca. 3,2 mrd./år) mer til disposisjon. For den summen kunne for eksempel mye av kapasitetsproblemene og vedlikeholdsetterslepet på jernbanen vært en saga blott.

NHOs konkurransebarometer viser at Norge taper terreng på transportområdet. Bedrifter som er lokalisert langt fra de store markedene risikerer å tape i konkurransen. De lange

avstandene til eksportmarkedene er en utfordring Norge må gripe fatt i, men ikke med lavere drivstoffavgifter.

Et av jernbanens sterkeste kort er at den er suveren til å frakte store volumer effektivt, raskt og billig over lengre avstander og til en akseptabel miljøkostnad.

For gods kan omlastningskostnaden til og fra toget fordeles på mange tonnkilometer, og et tog erstatter MINST 24 trailere. For et høykostland som Norge bør derfor avgiftskronene brukes på å investere i et skikkelig bra jernbanenett fra nord til sør og til Europa!



# Fem på kjøpesenteret

«Fem på toget» har våga seg litt bort frå skinnegangen til Storosenteret i Oslo. Senteret ligg ved bymotorvegen Ring 3. T-bane, trikk og buss er fem minuttsgange unna, Gjøvikbanen ti minutt. Vi spurde folk kva dei meinte var viktig i den nye transportplanen fram mot 2019.



Ella &amp; Benny



Eline



Birgitte



Arne



Helle

## Ella & Benny

Ella og Benny bur på Carl Berner og skal på overnattingstur i Osloomarka. No er dei på veg innom senteret for å handle det dei treng til turen. Dei eig sykkel og rullebrett men ikkje bil. – Eg går mykje og reiser med bussen når eg må, seier Ella. Benny sykklar og reiser kollektivt. – Og så nyttar eg rullebrett. – Som transport? spurde eg. – Jau det går heilt fint, svarar han.

Dei synest transporten fram mot 2019 må verte meir miljøvenleg. Ella ynskjer seg høgfartstog slik at det går an å ta toget i staden for flyet. Benny meiner kollektivtransporten må bli gratis og finansierast over skatteseddelen.

## Eline

Ho har gått frå Sandaker til Storosenteret. Då avstanden ikkje er lang var det raskare å gå enn å vente på trikken. Ho har både sykkel, bil og månadskort. – Eg reiser mest med trikken seier Eline.

Fram mot 2019 vil ho ha betre sykkelveggar. –Oslo er vanskeleg å sykle i, seier ho. Og ho vil at kollektivtransporten skal bli billigare.

## Arne

Arne har sykla frå Sinsen til Storo. Om vinteren kjøper han SL-kort. Han eig ein bil men køyrer lite. Han reiser med toget eit par gongar i året til Bergen av di døtrene hans stude- rer der.

Fram mot 2019 meiner han det er viktig å ta toget meir i bruk. Jernbanen ligger der seier han. Det er samfunnet rundt som må endrast. Tilbringartransporten til stasjonane må bli betre. –I USA har dei datastyrde bussar som kan ringast opp, fortel han. – Bussane må innredast slik at folk kan ta med seg bagsje, der er toget OK, seier Arne. Dessutan er avgiftssystema i Norge for stive. Det er for mykje fastavgiftar som har sitt utspring i dei gamle monopolane. –Avgiftssystemet må bli meir fleksibelt og det må skiljast på transport til luksus, arbeid og innkjøp. For ein familie på fire blir det for dyrt med månadskort til alle – då blir løysinga bil, seier Arne. Det vil ta tid å endre folks vanar og i ein periode må politikarane finne seg i at inntektene vil gå ned. – du veit eit tankskip vender ikkje på femøringen, avsluttar Arne.

## Helle

Helle og dottera har køyrd bil frå det nye bustadfeltet Frydenberg. Helle har ikkje sykkel men ho skal skaffe seg ein. Ho har ikkje månadskort. – Det blir mest bil av di kollektivtilbodet ikkje er godt nok. –Eg brukte T-banen tidlegare, men det tok for mykje tid, seier ho. Ho er ikkje i tvil om at ho heller ville reist kollektivt om tilbodet var betre. Fram mot 2019 meiner ho at det klart må satsast på meir miljøvennlege kommunika- sjonar. Det må satsast på jernbanen og serleg på Nordlandsbanen. Det burde vere trikk i alle byar. – Eigentleg burde dette vere inn- lysande i desse tider, avsluttar ho.

## Birgitte

Birgitte er på veg ut frå senteret og skal med T-banen ned til byen. Ho har månadskort, ikkje bil eller sykkel. Som regel sitter ho på med andre eller reiser kollektivt. For den komande tiårsperioden ynskjer ho seg eit kollektivtilbod med mindre bytting.

## Vedlikeholdet av Flytoget til MantenaAS

Flytoget har fornyet vedlikeholdsavtalen med Mantena.

Kontrakten er på ca. 200 millioner kroner over 5 år, med en opsjon på ytterligere fem år, og omfatter vedlikehold og renhold av togene.

Oppdraget har vært ute på EØS-anbud og med konkurranse fra flere tilbydere.



# Aplitt gjer baneinvesteringar i nord

**I Namskogan nord i Nord-Trøndelag befinner det seg ein stor forekomst av Aplitt. Dette er eit mineral som kan nyttast for å forbetre betongens egenskaper.**

**Kjell Erik Onsrud**

Mellom anna gjer Aplitten betongen sterkare, tettare og mindre gjennomtrengelig for vatn og meir motstandsdyktig mot sur nedbør og høge temperatura og mot å krympe under herdeprosessen. Med aplitt i betongen vert sementforbruket senka med 30–40 %. Vanleg sementproduksjon i Norge medfører CO<sub>2</sub>-utslipp på 800 kg pr tonn, i Kina 1000–1200 kg pr. tonn. Med aplitt vert utslippa betydeleg lågare av di det ikkje skjer nokon kalsineringsprosess og aplitten ikkje behøver brennast. Aplittbetongen får ei lys speilglatt overflate.

Selskapet Heli utvikling AS, kor m.a. StatoilHydro er aksjeeigar, har 20 patenter på utnytting av aplitten. Produktutviklingssjef og gründer, Hallvard Eide, fortel at utnyttinga av patentane m.a. går på brønnsement for oljeutvinning, innstøyping av radioaktivt avfall, og elementer til tunnellar og bruer.

Foreløpig er det påvist Aplitt i Namskogan for 30 års drift. Geologar er i gang med vidare kartlegging, og truleg er forekomsten stor nok for fleire hundre års drift. Grunnen er eigd av Statskog og ein privatperson. Heli Utvikling AS har avtale om utnytting av forekomsten i 29 år. Eide fortel at det er ca 40 ulike forekomster av mineraler og metaller under kartlegging berre i Namdalen, noko som kjem av etterspurnaden i Kina. – Difor må også Nordlandsbanen vidareutviklast, understreker Eide.

Fabrikanlegget som skal produsere aplitten er kjøpt inn frå USA og brakt til havn i Mo i Rana og Mosjøen. Det er likevel ikkje gitt at fabrikanlegget blir værande der. Generalforsamlinga i Heli AS har gjeve administrasjonen i selskapet fullmakt til å avgjere om fabrikk skal leggest til Mosjøen eller Namsos. Hallvard Eide rekne med at lokaliseringa vert avgjort rundt midten av juni. \_ vi kan ikkje vente for lenge av di det er investert mykje kapital som må forrentast, forklarar Eide. Uansett alternativ er det ikkje aktuelt å frakte aplitten frå Namskogan på vegen. Den skal gå med tog og det tyder opprusting av jernbanen uansett lokalisering av fabrikk.



*Malmtoget på Ofofbanen, foto: Roar G. Nilsson*

## Namsos

Opprusting av den 45 km lange Namsosbanen er anslått til å koste 155 millionar kroner. Strekninga Grong – Skogmo kan rustast opp på ein måned, strekninga Skogmo – Namsos på sju månader. Anna transport som kan vere aktuell er tømmer, betongelementer, kablar, ny persontransport og mineralforekomster fra Ranfjellet ved Snåsa. Denne forekomsten kommer imidlertid i nærføring med eit værna område, så uttak er usikkert. Gitt at meste parten av aplitten skal fraktes sørover vil fraktkostnad- og tid fra Namsos bli minst.

## Mosjøen

I Mosjøen forelegg det i følge Kurt J. Johansen, havnesjef i Mosjøen, fleire alternativ for produksjon og utskipping av aplitten. På kort sikt kan aplitten køyrast til eit sidespor på Mosjøen stasjon og lastast over på bil for transport til knuseriet og utskipping frå kai i Holandsvika ca 10 km nord for Mosjøen. Neste alternativ er å leggje sidespor til den nedlagde Arborex fabrikk ca 1 km fra Holandsvika. Det vil krevje baneinvesteringar på 7–10 millionar kroner, fortel Johansen. Det mest langsiktige alternativet er å

leggje spor ned til kaia i Holandsvika. Dette krev nytt kryssingsspor på Nordlandsbanen som passerer i nærleiken. Johansen har ikkje oversikt over kostnaden for dette alternativet

For både alternativa må statusen til naudsynte kommunale reguleringar avklarast.

I følge Hallvard Eide i Heli AS har eit selskap tilbudd seg å finansiere heile pakka inkludert baneinvesteringar. Alternativt er Heli utvikling villig til å gå inn saman med staten for å finansiere den nødvendige baneopprustinga.

Aplitteventyre t starta i Ålesund etter bybrannen i 1904. Uavhengig av vedlikehald har nokre av dei klassiske bygårdane halde seg i langt betre stand enn andre. – Då vart eg interessert og fekk tatt kjerneprøver av betongen i fleire bygg, fortel Hallvar Eide. Det viste seg at dei sementmateriala som hadde halde seg best inneldt ein mineralsamansetning svært lik aplitt. – Det er viktig å sjå på historia for å finne løysningar. Eg sit på 100–150 000 sider med historisk dokumentasjon rundt dette med betong, seier Eide

- Problemet er tilsetninga av kjemikaliar til betongen i nyare tid. -Kjemikaliene kapslar inn minerala i betongen slik at dei ikkje kan

leve sitt naturlege liv. - Det vi streber etter er å etterlikne prosessane i naturen når det vert danna stein, og det er sjølvsagt ei stor utfordring, sier Eide.

Mange betonganlegg er i dag utset for stor forvitring. Dette er ei stor utfordring for komande tider. - Serleg er det alvorleg i høve til atomavfall med halveringstid på 100 000er av år. Eit anna stort problem er at armeringsjernet i betongen rustar på grunn av innblanding av kalk og inntrenging av vatn. Ålesund rådhus er eit godt døme på dette. Eit anna døme er Ullasundbrua som måtte rivast berre 27 år gammal

Samstundes meiner Eide at ikkje alt berre kan dreie seg om pengar. - No som vi er på veg inn i ei periode med meir jordskjelv og bevegelse i jordskorpeplatene må vi vite kor vi ikkje bør byggje og kva som kan gjerast for å forebyggje, understreker Eide. Utsleppa av klimagassar bekymrer Eide; - Kinesarane har vedteke å byggje kanalanlegg i betong som vil føre til enorme CO2-utslipp i 50 år. -Skal dei opp på same forbruksnivå som oss, vert naturen og klimaet destabilisert, seier Eide. - Det finst det mekanismar i naturen som vil slå hardt tilbake på oss. Difor må vi auke levetida på dei anlegga vi byggjer

og vedlikehalder. -Vi i vesten må óg vere villige til å senke forbruket vårt skal det vere noko som helst von om at kinesarane skal moderere seg. Eide fortel også at Heli AS har etablert eit energiselskap som jobbar for å kunne utnyttje heile spekteret i sollyset, ikkje berre dei infrarøde strålane slik dagens siliciumbaserte solceller gjer.

For øvrig var Eides bestefar med og bygde Ofotbanen. Den gangen var det bruk for mykje handmakt. Som 90 åring vart bestefar utnevnt til æresrallar. Fysisk arbeid skremte ham ikkje sidan heller og han kløyvde ved til han vart 100. Han døyvde 102,5 år gamal.

## Pluss 13 mill. - hvordan det gikk

Da Stortingets Transportkomité behandlet statsbudsjettet i fjor fikk de grønt lys for å plusse på 13 millioner kroner til jernbaneformål. Ekstra penger til jernbanen er ingen selvfølge. Derfor ga For Jernbane Transportkomitéen skryt for dette. Men vi var ikke like begeistret for alle Komitéens prioriteringer. Vi har tatt en titt på hvordan pengene har blitt brukt nå et halvt år seinere.

De tre millionene som ble satt av til å gjeninnføre sovevogna i Kristiansand står foreløpig urørt. - NSB hevdet i fjor at det ikke var sovevogner å få leid på det europeiske markedet, og at ny vogn ville koste 35 - 40 millioner kroner. De 19 sovevognene NSB disponerer nå blir prioritert dit etterspørselen er størst, og det er ikke på strekningen Kristiansand-Oslo. På spørsmål fra For Jernbane svarer NSB at de skal undersøke grundig om det er mulig

å få leid noen vogner. Dette blir likevel ikke ennå, da ressursene i første omgang må brukes på den store nyanskaffelsen av togmaterieell som NSB arbeider med nå.

Fem millioner ble satt av til å planlegge nytt dobbeltspor Sandbukta - Moss og ny Moss stasjon. Disse pengene står også foreløpig urørt. Jernbaneverket svarer at de er i ferd med å fullføre hovedplan-arbeidet, men det gjøres med tidligere bevilgede midler. Bevilgningen på fem millioner er for liten til å sette i gang detaljplanarbeidet uten videre. Dersom det kommer mer penger på 2009-budsjettet vil detaljplanarbeidet bli satt i gang mot slutten av året. Muligens vil det bli foretatt noen grunnundersøkelser før den tid.

De siste fem millionene derimot er kommet til umiddelbar nytte. Pengene har gjort det mulig for Jernbaneverket å jobbe videre med

byggeplanene for nytt kryssingsspor på Gjøvikbanen mellom Elnes og Stryken. Denne delen av banen har tung trafikkbelastning. I følge Jernbaneverket vil det være mulig å stikke spaden i jorda i 2009. Men, selv byggeklare planer er ikke nok. Stortinget/Regjeringen må også følge opp med penger til byggingen. Sporet er kostnadsberegnet til 80 - 90 mill. kroner.

Disse tre eksemplene viser at politikernes forståelse for jernbanens utfordringer kunne vært bedre. Sovevogn i Kristiansand er i og for seg en god sak, men politikerne bommer når de ikke vil høre på tilbakemelding fra NSB. Ny stasjon i Moss er også en god sak i og for seg, men det er ikke her kapasitetsutfordringene på Østfoldbanen er størst og prosjektet vil alene ikke gi noe bedre tog-tilbud verken i Moss eller ellers på Østfoldbanen. Den siste saken er «gladnyheten» - om den blir fulgt opp.



Vi kjører dine tog etter ditt behov! [www.ofotbanen.no](http://www.ofotbanen.no)



NRK intervjuer initiativtagerne til kulturBANEN

# kulturBANEN er stiftet

En vinterlig mandagskveld den 7. april ble det på Lunner Kro et steinkast fra Lunner stasjon avholdt konstituerende generalforsamling for kulturBANEN. NRK Oppland var til stede og dekket begivenheten.

Formålet med KulturBANEN er å inspirere og fremme kulturaktiviteter, friluftsliv og miljøvern langs Gjøvikbanen, selsagt i kombinasjon med bruk av toget.

kulturBANEN har hatt et interimsstyre siden 07.01.08. Leder for interimsstyret, Stein Buan, ønsket de om lag 40 frammøtte velkommen. Siden 2008 er wergelandsår, leste Buan utdrag fra Hadelandsreisen fra Wergelands Hasselnødder. Skuespiller Hanne Fjerdingstad framførte en spenstig prøysenmonolog.

kulturBANEN legger vekt på at flest mulig av stasjonsbygningene, øvrige bygninger og vegfar langs jernbanen skal tas i bruk til

kultur og friluftsliv. Målet er at de ulike tilbudene skal framstå; SOM PERLER PÅ ET SPOR, fra Operaen til Skibladner. Målet er å gjøre toget til et attraktivt transportmiddel når mennesker skal utfolde seg.

kulturBANEN vil holde egne arrangement, gjerne i samarbeid med lokale kulturkrefter, samt arbeide for å utvikle en sammenhengende turvei/sti langs banen med utgangspunkt i historiske vegfar.

Det er mulig å bli medlem av kulturBANEN både personlig og som organisert gruppe.

Disse personene ble valgt til styret i kulturBANEN:

Leder: Stein Buan, Furumo, for to år

Styremedlemmer:

Marit Grindvold, Hakadal, for to år

Hanne Fjerdingstad, Bleiken, for ett år

Tor Øystein Olsen, Grua/Maridalen, for to år

Tore F. Haagensen, Sandermosen, for to år

Staffan Segerberg, Oslo, for ett år

Varamedlemmer til styret:  
Elisabeth Frøyberg, Kjelsås  
Hanne Tyrmi, Stryken

Revisor: Maj Svenbalrud, Lunner

Valgkomite:  
Arild Schultz, Oslo  
Hege Rimestad, med personlig vara, Anna Widén, Gran  
Eva Brit Elnan, Hakadal.

Etter valget ble det mat, drikke og kultur. Hege Rimestad og Stein Buan framførte tre sanger/innslag: Rimestads "Gran og timian", en helt ny sang "Perler på et spor", tilegna kulturBANEN. Melodien er komponert av Rimestad. Teksten er skrevet av Rimestad, med innspill av Segerberg og Buan. Og Buans "Roablues".

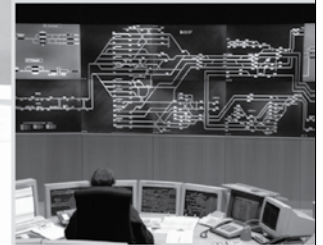
## Kompetanse og erfaringer hos Bombardier i Norge

- Ombygging og modernisering av eldre materiell
  - Bred engineering- og produksjonskompetanse
  - BT konsernet som nettverk
- Reparasjoner av kollisjonsskader
  - Vognkassestruktur, interiør
  - Vi behersker alle typer materieler; aluminium, kullstål, rustfritt stål, GRP m.m.
- Komponentrevisjoner
  - Boggirevisjoner, oppgradering av hjulaksler etc.
  - Strømvaktakere
- Reservedelsforsyning
- Service og idriftsettelse av rullende materiell
- Komplette systemer for togkontroll



**Bombardier Transportation Norway AS**  
 en spennende arbeidsplass med mange utfordringer.  
 Vi søker nye arbeidstakere, ta gjerne kontakt på tlf. 63 80 96 00

[www.bombardier.com](http://www.bombardier.com)



1 **BOMBARDIER**



Verden blir litt bedre når transporten går på skinner

 **CargoNet**

[www.cargonet.no](http://www.cargonet.no)

# Toppmøte om transport og klima

**Møtet ble arrangert i Leipzig 28. – 30. mai av International Transport Forum (ITF) som er en del av OECD.**

På møtet deltok toppolitikere, ledere, forskere og planleggere fra 51 land som arbeider med samferdsel. Blant deltakerne var også UIC, den internasjonale jernbaneunionen hvor bl.a. Jernbaneverket er medlem, og vår egen samferdselsminister.

Viktige spørsmål som hvordan oppnå høyere energieffektivitet og lavere CO<sub>2</sub>-utslipp i transportsektoren stod høyt på dagsorden. Målet var å komme fram til en global enighet om utfordringene som sektoren står overfor.

Globalt kommer ¼ av drivhusgassene fra transportsektoren og av dette står veitrafikken for 80 %. Transport er den eneste sektoren som har økt sine utslipp det siste tiåret. Dette tilsvarer omtrent situasjonen i Norge, men i tillegg kommer vår olje- og gassutvinning.

Generalsekretær i ITF Jack Short, slo fast at menneskeheten per i dag ikke fører den politikken og ikke har etablert de strukturene som skal til hverken for å stabilisere og langt mindre for å redusere utslippene av klimagasser fra transportsektoren.

I følge nobelprisvinner og leder av FNs klimapanel, Dr. Rajendra Kumar Pachauri



Illustrasjonsfoto ved Colorbox.com

vil et systemskifte med langt større vekt på skinnegående transport enn i dag være den mest effektive løsningen for å redusere negativ miljøpåvirkning fra samferdsel.

Hartmund Mehdorn, styreleder i DB, argumenterte for jernbanens miljøfortrinn og la ellers vekt på mulighetene for å utvikle jernbanen som en tettere integrert del av transportkjedene.

## EU diskriminerer jernbanen

Leder av UIC, Luc Aliadiere, uttalte at jernbanen blir straffet av europeisk regelverk, nærmere bestemt av EUs CO<sub>2</sub> kvotehandelssystem (ETS), i det jernbanene betaler en høyere pris for energien til ETS. Jernbanene burde i stedet blitt belønnet med lavere priser, sa Aliadiere. Han uttaler også at det er nødvendig med et systemskifte fra vei og luft til bane.

UIC hadde en egen stands på møtet. Besøkende kunne sammenlikne utslippsregnskap for gods-transporter ved å gå inn på [www.ecotransit.org](http://www.ecotransit.org) Ecopassenger for persontransport vil bli presentert i København den 24. juni.

På [communication@uic.asso.fr](mailto:communication@uic.asso.fr) kan du bestille brosjyren «Mega-trucks versus Rail Freight?» – om hva det vil bety å tillate 25,25-meter trailerne på europeiske veier.

## UIC

Mediakontakt: Liesbeth De Jong, 0033 1 44 49 20 53, [dejong@uic.asso.fr](mailto:dejong@uic.asso.fr)  
Direktør for bærekraft og planlegging: Luc Roger, [roger@uic.asso.fr](mailto:roger@uic.asso.fr)

(kilde; pressemelding fra UIC)

## Høyfartsbaner lønnsomt i Sverige

Det svenske Banverket anslår i en nylig framlagt rapport at høyfartsjernbane vil være svært samfunnsmessig lønnsomt for Sverige. Rapporten er utarbeidet på oppdrag fra regeringen og bygger på eksisterende tilgjengelig materiale om saken. Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) i Stockholm har vært en viktig bidragsyter. Rådgivningsfirmaet Intraplan i München, som også Jernbaneverket har brukt, har gjennomgått materialet fra KTH.

Prosjektene som har vært vurdert er Götalandsbanan og Europabanan. Banverket

understreker at mange av variablene i analysen er usikre og at ytterligere utredninger er nødvendig, spesielt for Europabanan.

Banverket anbefaler for regeringen at det jobbes videre med et konsept for separate høyfartsbaner, at høyfartsbaner må utredes videre og at regjeringen vurderer særskilt finansiering for høyfartsbanene.

Les hele rapporten på internett: [http://www.banverket.se//pages/17134/Svenska\\_hogstighetsbanor2.pdf](http://www.banverket.se//pages/17134/Svenska_hogstighetsbanor2.pdf)



Ignacio Barron De Angoti, UIC direktør for høyfartsbaner, foto: TEE



## Neste stopp Sandefjord Lufthavn Torp

Nå kan du reise med NSB helt frem til flyplassen. Enklere blir det ikke! Tog-shuttle venter på deg når du går av toget på nye Torp stasjon og er inkludert i togbilletten. Fire minutter senere kan du spasere inn døren på lufthavnen og fortsette din reise. Velkommen om bord!

nsb.no

## Baneservice er på sporet

**Baneservice er en komplett leverandør av entreprenør- og maskintjenester i forbindelse med spor, signal og elektriske installasjoner til jernbane. Hovedmarkedet er Norge, men selskapet gjennomfører også prosjekter i Sverige og Danmark.**

Gjennom deltagelse i mindre og større prosjekter knyttet til utbygging og vedlikehold av jernbanens infrastruktur, har Baneservice etablert seg som en profesjonell aktør i dette markedet.

Baneservice har ambisjoner om å vokse i Skandinavia generelt, og i Sverige spesielt. Bedriften har derfor åpnet et kontor i Gøteborg der de ansatte har kompetanse innen prosjektledelse, bane og elektro.

For ytterligere å styrke bedriftens posisjon, har Baneservice kjøpt aksjemajoriteten i det svenske selskapet Scandinavian Track Group, STG. STG består av datterselskapene Spår 1435 AB, RWS AB og ITC AB. Dette innebærer spennende utviklingspotensial for Baneservice.



Postal address: Baneservice AS  
Postbox 596 Sentrum  
N-0106 Oslo  
Phone: +47 22 45 66 00  
Fax: +47 22 45 66 04  
E-mail: [post@baneservice.no](mailto:post@baneservice.no)

For mer informasjon, vennligst se [www.baneservice.no](http://www.baneservice.no)

## Miljø og Veiservice



**Vi utfører**  
Massebytte av spor og  
veksler  
Blottlegging av kabler og  
rør  
Kabelgjennomføring i  
spor  
Pukksupplering med  
pukkvoغن



**- [www.mvs.as](http://www.mvs.as) - Tlf 35 52 01 35**

## Grenland Rail



**Vi utfører**  
Trekking av arbeidstog  
  
Utleie av vogner  
  
Utleie av sikkerhetsmann og  
sporskifter



**- [www.grenlandrail.no](http://www.grenlandrail.no) - Tlf 97 64 52 05**