

# FOR JERNBANE

Bli medlem! [www.jernbane.no](http://www.jernbane.no)

**Exit Sørlandsbanen s. 2**

**- Innkalling til Årsmøtet 2017 s. 3**

**- Ringeriksbanen Nord s. 8**

**UTGIVER:** Tidsskriftet FOR JERNBANE

kommer med fire utgaver i året og utgis av organisasjonen FOR JERNBANE.

For Jernbane er en frivillig, landsdekkende organisasjon som virker for at jernbanen skal utføre en vesentlig større andel av transportarbeidet i Norge og mellom Norge og utlandet. Målsettingen er et bedre miljø og redusert helseplage fra transportsektoren.

**KONTIGENT:** 2017 kr 300



**ANSVARLIG REDAKTØR:**

**LEDER:** Kjell Erik Onsrud

**ADRESSE:**

FJ, Pb 3455, Bjølsen, 0406 Oslo

**E-POST:** post@jernbane.no

**INTERNETT:** www.jernbane.no

**PRODUKSJON:** Oslo digitaltrykk AS

**OPPLAG:** 650

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

**FORSIDEFOTO:**

Porten inn til den tidligere «Kristiansads-vogna», sovevogn som ble kopla av/på nattoget til Stavanger midt på natta.

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



## INNHold

Innkalling til Årsmøte	3
Synspunkter på ny utredning i nord	4
Anticity på Hamar	5
Ringeriksbanen Nord	8
5 på toget	9
European Train Travel	10
Grenbaner	13
Enorm vegutbygging	14
Jernbaneforum	15

# EXIT SØRLANDSBANEN

## □ LEDEr, Kjell Erik Onsrud

De økonomiske rammene for Transportplanen NTP 2018-2029 er på over 1000 mrd. Det er om lag det samme som Høyhastighetsutredningen i 2012 fant ut at det ville koste å bygge et lyntognett i Norge. Det var riktignok prisen for alle traséalternativene sammenlagt, men det ble underkommunisert. Konklusjonen var også at det ikke lønte seg.

Så står vi her da fem år seinere. Den beregnede samfunnsøkonomiske nytten av prosjektene Regjeringa vil sette i gang med den nye NTPen er svært negativ. Samla nytte er beregna til (minus) kr. -179 mrd. Den største enkeltposten som bidrar positivt er dobbeltspor i indre intercity inkl. ny Oslostunnel. Ny E18 gjennom Asker og Bærum er mektig ulønnsom (-19,15 mrd.)

Da mener jeg det må være i nasjonens langsiktige interesse å gjøre en helhetlig vurdering av behovet for ny transportinfrastruktur korridor for korridor. Målet bør være at den samlede transportkapasiteten er tilstrekkelig, trafikkisikker og bidrar maksimalt til det grønne skiftet. Vi må unngå å overinvestere.

Med transportkorridor 3 Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger som eksempel er det snart sammenhengende 4-feltsveg mellom Oslo og Grenland(Langangen). Sjøl om ambisjonen er der tar det ennå mange år før jernbanen har nytt dobbeltspor på samme strekning. Det er også bygd 4-feltsveg Grimstad-Kristiansand. Planarbeidet for nye delstrekninger pågår. Trasé for ny kystbane er ikke med i prosessen. Regjeringas mål er sammenhengende 4-felts motorveg Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger. I tillegg til kapasitetsøkning vil reisetida sammenlagt kuttes med 110 minutter. Av dette kuttes reisetida med bil Kristiansand-Stavanger med mer enn 60 min. til under to timer. Toget bruker i dag vel tre timer.

Regjeringa vil knyte sammen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen (Grenlandsbanen). Planstart foreslås etter 2024. Kvalitetssikringa av konseptvalgutredninga for Grenlandsbanen viser imidlertid at den er ulønnsom. Ulønnsomheten blir enda større om E18 bygges ut til sammenhengende 4-felts motorveg. På sin side er 4-feltsvegen like ulønnsom som Grenlandsbanen. Årsaken er i følge kvalitetsrapporten for få innbyggere og for langt mellom byene til å få noen agglomerasjonseffekt. Rapporten skriver bl.a: For Buss- og vegkonseptet øker kostnadene samlet sett med hensyn til ulykker, støv og utslipp (lokale og klimagasser) som følge av økt vegtrafikk. Jernbanen skårer høyere på miljø og regional utvikling.

Kvalitetsrapporten har regna på alternativer med Indre IC og Ytre IC og 4-feltsveg, men ingen kyst- og bynær bane sør for Tangen(Kragerø). Lastebilen har om lag 72 % av de lengre godstransportene i Korridor 3. På relasjonen Oslo-Stavanger har tog/lastebil omtrent 50/50. Til sammenlikning fører dårligere vegstandard og krevende vinterforhold Oslo-Bergen til en togandel på 60-70 %. Godset betaler i enda mindre grad enn personer for tida om bord på toget.

Med full 4-felt og ingen større jernbaneinvesteringer sør for Grenland er Exit Sørlandsbanen nærliggende.

**Medlemskontingent 17:  
Giro i midten av bladet.**

## Å PRISE LIVET

**Askill Harkjerr Halse, forsker ved Transportøkonomisk institutt (TØI), spør hvor mye et liv er verdt. Han skriver bl.a. om den samfunnsøkonomiske verdien av færre drepte og skadde i trafikken: «Denne kan utgjøre en betydelig del av nytten av for eksempel en ny motorvei med midtdeler, eller av tiltak som får flere over på kollektive transportmidler med mindre risiko for ulykker.»**

□ **Pål Jensen**  
Daglig leder For Trafikkaksjonen

Den samfunnsøkonomiske nytten av motorveier er imidlertid svært lav. TØIs egen trafikkikkerhetskshåndbok (<http://tsh.toi.no/files/traffikkikkerhetskshandboken.pdf>) har beregnet netto nytte dividert med kostnadene for en motorvei av klasse A til henholdsvis, -0,83 og -0,87 ved en årsgdntrafikk på 20 000 og eller 15 000.

Trafikkikkerhetskshåndboken fastslår også: «Den største posten i nytten er sparte tidskostnader», og ikke ulykkesreduksjonen. Men motorveien fører også til mer bilkjøring. I en rapport, utarbeidet for en velforening sør for Moss i Østfold, dokumenterte således Norsk forening mot støy at den nye E6-motorveien allerede i 2015 hadde fått like mye biltrafikk som den ifølge Vegvesenets egne prognoser ikke ville få før nærmere 2030. Noe av denne voldsomme økningen i biltrafikken kom fra den gamle veien, men det er like fullt slett ikke sikkert at folk bruker mindre tid bak rattet. Den virkelige verdien av den største posten i nytten er altså kanskje lik null.

«Økning av kjøretøyenes driftskostnader og av miljøkostnadene reduserer nytten. Men selv om man forutsetter at en økning av disse kostnadene kan unngås, blir ikke motorveier samfunnsøkonomisk lønnsomme under de forutsetninger som er gjort.» Med andre ord: Motorveier er samfunnsmessig ulønnsomme – selv om en mot all formodning og mot alle fysiske lover skulle klare å trylle frem en motorvei uten høyere driftskostnader og uten kjempemessige miljøkostnader. Og det før vi begynner å regne på kostnadene ved mer biltrafikk fordi flere biler enn før kjøres til og fra motorveiene – de kommer jo ikke svevende fra intet.

I forhold til trafikkmengden skjer utvilsomt færre ulykker på en motorvei med midtdeler enn på andre veier uten midtdeler. Men dette skyldes midtdeleren – ikke motorveienes enorme dimensjoner og tilsvarende anleggskostnader og kostnader for helse og miljø. En mer moderat dimensjonert vei med midtdeler har samme virkning, til en brøkdel av kostnadene, og med langt mer beskjedne kostnader og miljøskader.

## INNKALLING TIL ÅRSMØTE 2017

**Medlemmene kalles med dette inn til Årsmøte i For Jernbane.**

Årsmøtet avholdes mandag 19. juni hos godstransportøren CargoNet AS. Adressa er Dyvekes vei 2, 0192 Oslo. Dette er i Lodalen som er NSBs driftsområde. Kommer du fra Oslo S kan du gå eller ta buss 34, 70, 71A, 74

eller 550 til holdeplassen Dyvekes bro. Du kan også ta trikk 18 eller 19 retning Holtet/Ljabru til holdeplassen st. Hallvards gate.

Dørene er åpne fra kl. 17. Vi begynner kl. 17.30 med foredrag om CargoNets virksomhet. Årsmøtets formelle del begynner ca. kl. 18.30 og avsluttes seinest kl. 20. Enkel servering.

Årsmøtet skal behandle Årsberetning, Årsregnskap og foreta tillitsvalg. Vi oppfordrer medlemmene til å møte opp og engasjere seg.

Eventuelle forslag sendes snarest til [post@jernbane.no](mailto:post@jernbane.no). Årsmøtedokumentene blir lagt ut på [www.jernbane.no](http://www.jernbane.no) ettersom de blir klare.

## DIN E-POSTADRESSE?

For Jernbane har bare e-postadressa til ca. 1/2-parten av medlemmene. E-post er billig og raskt, og gjør det mulig for

en fattig organisasjon å sende info til alle medlemmene. Vi oppfordrer derfor på det sterkeste til å sende oss en

e-post; [post@jernbane.no](mailto:post@jernbane.no), slik at vi får registrert din adresse.



# SYNSPUNKTER PÅ NY UTREDNING AV NORD-NORGEBANEN

**Forutsetningen for den nye utredningen som regjeringen har bestilt må være å realisere en moderne nordnorsk jernbanekorridor fra Trondheim til Tromsø med full utbygging av Nord-Norgebanen Fauske–Tromsø og sidebane til Harstad (det opprinnelige konsept 5) og en omfattende oppgradering og elektrifisering av hele Nordlandsbanen.**

□ **Gunnar A Kajander**, nestleder For Jernbane (gkajander@bredband.net)

I totalpakken må det også inngå en oppgradering for vei- og sjøverts matning til og fra Nord-Troms og Finnmark. Den må videre omfatte fergefri E6 over Tysfjord, moderne stasjoner/reisesentra, omlastningsterminaler og sammenhengende transportkjeder tog/bil/båt.

## Separat Tromsbanen?

Å bygge Tromsbanen mellom Narvik og Tromsø som et separat prosjekt (det opprinnelige konsept 2) er uansett ingen langsiktig løsning. Banens funksjon begrenses av at den egentlig bare blir en forlengelse av Ofotbanen uten direkte forbindelse med det norske stamnettet. Vi får et manglende ledd Narvik-Fauske/Bodø og en lite rasjonell logistisk håndtering av gods- og passasjerstrømmer. All norsk langdistansetraffikk på banen blir avhengig av den transittkapasitet som svenskene kan tilby til enhver tid. For godstrafikken behøver det ikke bli noe større problem, men for den langdistanse persontrafikken blir det lite fordel å hente. Tilgjengelighet og reisetid for direkte togreiser mellom Tromsø/Narvik og Mitt-/Sør-Norge gjennom Sverige gir knappst noen marginal som landverts alternativ til flyet (om det skal legges inn som en effekt). Heller ikke tiljen-

geligheten til og fra Helgeland blir vesentlig bedre. Nær- og regional pendlertrafikk på banen og noe forsterket grenseoverskridende persontrafikk mellom Tromsø/Narvik og Kiruna/Luleå kan sikkert utvikles og fungere bra. Selv om man kan oppnå visse regionale synergieffekter kan en kost/nyttekalkyle basert på nasjonale kriterier bli en kritisk faktor for politikerne også om man regner inn miljø, klima, reiseliv og andre langsiktige faktorer.

## Synergier

Synergier for å styrke forutsetningene for et mer optimalt landverts alternativ med jernbanen som ryggraden i transportsystemet burde vært utviklet for lengst. Tilgjengeligheten til persontogene på Nordlandsbanen kunne vært betydelig bedre med moderne høykomfortbusser i direkte ekspresstrafikk nord for Fauske. Da burde man klart en rimelig tilgjengelighetsgrad så langt som til Alta. Da hadde kanskje Nordlandsbanen vært i en mer robust forfatning med nyere togmateriell og en daglig direkteforbindelse Bodø – Oslo, og realiseringen av en jernbaneforlengelse ligget mye nærmere i tid.

## Jernbanepakke Nord

Men utbyggingen av Tromsbanen skulle kunne utgjøre et 1. byggetrinn ettersom strekningen er mindre topografisk komplisert enn Fauske–Narvik. Betingelsen er at Nord-Norgebanen vedtas som et samlet prosjekt sammen med en oppgradering av Nordlandsbanen (Jernbanepakke Nord) og at de politiske garantiene er sikret. At strekningen Fauske–Narvik av anleggstekniske årsaker kan ta lengre tid, og fullføres 3 – 5 år etter en Tromsbanen, får aksepteres. Det viktige er at totalentreprisen for hele baneanlegget Fauske–Tromsø utgjør en samordnet organisasjon i hele prosjekterings- og anleggsperioden.

Med sammenkobling av det norske og svenske stambanenettet i Narvik, og i forlengelsen med det finske over Hapa-

randa – Kemi, får vi et mer dynamisk jernbanenett øst-vest på Nordkalotten lenket til internordiske og kontinentale jernbanekorridorer. Her nevnes realiseringen av den Botniske korridoren mellom Haparanda i nord og Gävle/Stockholm/Mjölby i sør og østlige korridorer via Finland, blant annet den s.k. «Silkeveien» til Kina og den baltiske korridoren.

## Visjoner

Et sammenbundet banenett åpner for nye nordiske togsystemer og utvidet utnyttelse av hverandres banekapasiteter (trafikkalt utbytte av togleier både for gods- og persontog). I takt med at jernbanen moderniseres og (forhåpentligvis) blir mer enhetlig, dynamisk og kreativ, skapes nye løsninger for godstransportene både internt og inn og ut av landsdelen, men også moderne persontog i nær-, region- og fjerntrafikken som gir økt tilgjengelighet og nye reise-mønstre. Dessuten kombinasjoner som kan pakkes i varianter ut fra reiselivsnæringens opplegg.

Her må vi kunne lære av jernbaneland som er kommet lengre enn oss i utviklingen av jernbanen med integrerte tog- og logistiske driftssystemer. Av mange aspekter, som klima, miljø og de mål som gjelder for en bærekraftig utvikling, burde de nordiske jernbanelandene gå sammen i et konsortium for å møte utfordringene gjennom et felles jernbanestrategisk konsept.

Men med gode jernbaneløsninger i nord øker vi i hvert fall muligheten til å kunne overlevere en bedre utrustet landsdel til kommende generasjoner. I den betydningen er utfordringen å holde politikerne på tå hev for realiseringen av en moderne nordnorsk jernbanekorridor.

# ANTICITY PÅ HAMAR

## Saken om dobbeltspor gjennom Hamar ruller videre. Er det Hamars strandsonen mot Mjøsa eller Åkersvika naturreservat som kommer til bli å ødelagt av dobbeltsporet?

□ **Kim Aastangen** (kaa010@post.uit.no)

Det har oppstått konflikter mellom foreslåtte dobbeltspor og bymiljø både i Tønsberg, Moss, Sarpsborg og Hamar. InterCity på det sentrale Østlandet synes å være i ferd med å bli AntiCity. Informasjon om de tre alternative korridorene for dobbeltspor gjennom Hamar finnes i artikkelen av Bjørn Sverre Bergskaug i forrige nummer og i komprimert form i tabell 1 nedenfor. I denne artikkelen vil vi se på hva som har skjedd i denne konfliktyfulte saken siden sist. Og på løsninger som ikke har vært fremme i debatten tidligere, men som kan redde både strandsonen i Hamar og Åkersvika naturreservat.

I forslaget til Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029 ønsker regjeringen å bygge dobbeltspor fram til Åkersvika, rett sør for Hamar, i 2024 og til Lillehammer i 2034. Ifølge den forrige NTP skulle dobbeltsporet komme fram til Hamar og Lillehammer i henholdsvis 2024 og 2030. Stortinget planlegger å fatte sitt NTP-vedtak den 19. juni i år. Spørsmålet om valg av alternativ for dobbeltspor gjennom Hamar skal imidlertid vedtas formelt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD). Stortinget bestemmer tempoet for utbygging. Hvis det vil, kan Stortinget bevilge mer penger eller angi i sitt NTP-vedtak at dobbeltsporet skal bygges i den dyrere Korridor midt. Dermed kan Stortinget redde både strandsonen og Åkersvika naturreservat.

### Ny bane til Elverum kan redde naturreservat

I sitt forslag til NTP 2018–2029 ønsker regjeringen å elektrifisere jernbanen Hamar–Elverum–Kongsvinger (s. 182,

196, 279). Å investere store beløp i 1860-tallstraséen Hamar–Elverum er en feilinvestering. På grunn av nordre tilsving for godstog mellom Rørosbanen og Dovrebanen vil kommunes vedtak om dobbeltspor i Korridor øst komme i alvorlig konflikt med Åkersvika naturreservat (mer om reservatet nedenfor). Fordi det allerede er vedtatt å bygge moderne dobbeltspor på strekningen Eidsvoll (Venjar)–Stange, er hensiktsmessig å bygge en moderne, elektrisk jernbane Stange–Elverum for 250 km/t med tilsving ved Stange. Da blir både Åkersvika naturreservat reddet, jernbanestrekningen Stange–Elverum elektrifisert og 13 km kortere. Tog Elverum–Oslo S som hverken stopper på Stange, Tangen eller Eidsvoll, vil da bruke ca. 60 minutter, mens det i dag tar minst 125 minutter. Dyrket mark som blir benyttet til jernbaneformål, kan kompenseres ved pålegg om nydyrking andre steder. Det vil selvfølgelig koste penger å bygge en bane Stange–Elverum nå. Men det vil være særskilt uheldig om man velger å ødelegge naturreservatet eller strandsonen i Hamar nå, for så seinere likevel bygge den tidsbesparende banen Stange–Elverum. Også en mindre omlegginger av Rørosbanen enn ny bane Stange–Elverum kan redde naturreservatet, f.eks. kan Rørosbanen kobles til Dovrebanen sør for Åkersvika, rett sør for Hamar. Eller nord for Hamar.

### Bompenger og grunneierbidrag kan redde Hamar

For dobbeltsporet gjennom Hamar er planen at Staten dekke 100 prosent av kostnadene, men Banenor har fremmet innsigelse mot det beste og dyreste alternativet på grunn av kostnadene. Fornebubanen er en planlagt T-banelinje mellom Fornebu i Bærum og Majorstuen i Oslo. Av kostnadene på 12 milliardene skal staten betale 50 prosent, 25 prosent skal betales via bompenger og 25 prosent skal betales av grunneiere som skal bygge langs banen. Det er ingen bompengoordning i Hamar-området i dag. Man kan øke de planlagte bompengesatsene på den nye E6-en øst for Hamar by og/eller

innføre bompenger i Hamar by for å bidra til å dekke merkostnadene for det beste og dyreste alternativet for dobbeltsporet. Og med grunneierbidrag.

### Naturreservat blir motorveireservat

Åkersvika er en 4 km grunn arm av Mjøsa, rett sør for Hamar by. Nordre tilsving i Korridor øst vil komme i alvorlig konflikt med Åkersvika naturreservat som er vernet etter den internasjonale Ramsar-konvensjonen om våtmarker. Reservatet ble opprettet i 1974 og utvidet i 1984, 1992 og 2016. Det nå 4281 mål store reservatet er et viktig raste-, hvile- og hekkeområde for ande-, sump- og vadefugler. Av de 196 fugleartene og 228 høyerestående plantartene som er påvist der, er flere rødlistede, som mandelpil og vasskrans. Videre finnes 16 av Mjøsas 20 fiskearter i reservatet, blant annet gyter mjøsørreten i området. I 2013 vedtok Klima- og miljødepartementet en kommunedelplan som medfører utvidelse av E6 fra to felt til firefelts motorvei i den eksisterende traséen gjennom reservatet, samt økologisk kompensasjon som går ut på å opprette et naturreservat på 596 mål for kroksjøene Stilla og Brauterstilla i Fet og Skedsmo kommuner, Akershus. Videre ble 176 mål lagt til Åkersvika naturreservat i 2016, mens 126 mål av naturreservatet ble omgjort til motorveireservat.

Korridor vest kommer også i konflikt med Åkersvika naturreservat, men i mindre grad enn Korridor øst. Fylkesmannen fremmet bare innsigelse mot Korridor øst av hensyn til reservatet. Martin Løken, førstekandidaten til Miljøpartiet de grønne (MDG) i Hedmark ved årets stortingsvalg, frykter at Åkersvika vil miste sin status som Ramsar-reservat og spør, ifølge nettutgaven av Hamar Arbeiderblad 24. januar i år, om hva hensikten med vern er hvis det hele tiden settes til side. Stortingsrepresentant Rasmus Hansson (MDG) stilte tidligere i år skriftlig spørsmål til klima- og miljøminister Vidar Helgesen (Høyre) om de planlagte utbyggingene av motorvei og dobbeltspor er forenlige med å bevare

livsgrunnlaget for artene som førte til at Åkersvika-reservatet ble opprettet. Ministerens opplyste at det ikke er mulig å besvare spørsmålet før det er fattet endelig vedtak om traséen for dobbeltsporet. For øvrig er det pussig at Bane NOR (Jernbaneverket) reiste innsigelse mot kommunenes vedtak av hensyn til Ramsar-reservatet i Hamar, mens de vil skade Ramsar-reservat Synneren permanent i forbindelse med bygging av Ringeriksbanen Hønefoss–Sandvika.

### Hamars herlighetsverdi

Rådmannen poengterte i sitt saksframlegg at Hamar bys fremste ”herlighetsverdi” er kontakten mellom sentrum og Mjøsa og samspillet mellom bystrukturen og landskapet. På det 13 timer lange møte 21. desember 2016 vedtok kommunestyret enstemmig at Korridor midt med maksimalt lokk over kulverten og underjordisk stasjon ved Hamar rådhus er det beste alternativet. Men fordi dette alternativet blir dyrt og kan ta lang tid, vedtok kommunestyret likevel at dobbeltsporet skal gå i Korridor øst med stasjonen ved Vikingskipet. MDG har to representanter i kommunestyret. I den siste avstemningen stemte Maria Skalleberg (MDG) for Korridor øst. Katrine Aalstad (MDG), som tidligere under møtet hadde stemt for Korridor vest med kulvert, var den eneste som stemte imot Korridor øst, se tabell 1. I en e-post til ”For Jernbane” trekker Hamar-ordfører Einar Busterud (By- og bygdelista) fram fordelene ved vedtaket:

”Bane NORs traséalternativer er utformet slik at Hamars politikere måtte gjøre et valg: Stasjon i sentrum eller sentrums kontakt med Mjøsa. Vi prioriterte kontakten med vannet, og østre trasé. Det innebærer en stasjon en snau kilometer lengre vekk fra sentrum enn der den nå er. Med vestlig trasé har Hamar to barrierer mot Mjøsa, der Rørosbanen går og der Dovrebanen går. Østlig gir bare en barriere, langs dagens Rørosbane. Den gir muligheter for et mye bedre utformet trafikknutepunkt fordi det er mye bedre plass, og den vil betjene omlandet på en bedre måte enn Vest. Utfordringen er lengre

avstand til sentrum. Samtidig vokser Hamar nord- og østover og inn i nabo-kommunene. Stasjon i øst vil med årene bli stadig mer riktig plassert i forhold til hvor folk bor.”

### Fylkesmannens kostnadsdrivende råd

På grunn av innsigelsene mot kommunestyrets vedtak har det ingen juridisk effekt. Saken gikk videre til muntlig megling hos Fylkesmannen i Hedmark, tidligere finansminister Sigbjørn Johnsen, men det kom ikke til enighet mellom Hamar kommune, Bane NOR, Direktoratet for kulturminneforvaltning (Riksantikvaren) og Fylkesmannens fagavdelinger. Riksantikvar Jørn Holme karakteriserte Korridor vest med kulvert og høyblokker på inntil 7–8 etasjer som et ”skrekkszenarium”. Bane NOR hevder at det blir for dyrt å senke den skjemmende 7,5 meter høye kulverten i Korridor vest. Videre poengterte Bane NOR at kommunestyrets vedtak medfører at stasjonen ved Vikingskipet blir liggende over sporene i sørenden av perrongområdet, men denne varianten er ikke utredet. Bane NORs mener at det er behov for å gjennomføre tilleggsutredninger for å klargjøre om kommunestyret vedtak er teknisk og økonomisk mulig når det gjelder veier, parkering, verneområde, tilsving/godstransport.

Fylkesmannen konkluderte på det siste møtet med at Korridor midt med maksimalt lokk ”er ute av den videre prosessen”. Fylkesmannens råd til KMD er å utrede ”optimalisering” av alternativet Korridor vest med kulvert slik at kulverten senkes, Hamarbukta ikke bygges ned, men opparbeides med park/vannspeil – selv om disse endringene blir ”kostnadsdrivende”. Saken er allerede blitt oversendt fra Fylkesmannen til KMD som skal fatte endelig vedtak.

### 20 etasjers høyblokker gir ”vertikal-kontrast”

Ole Jonny Trangsrud sendte et privat forslag medio i mars i år til KMD som går ut på å plassere stasjonen vest for Vikingskipet i Korridor øst. Og at det skal bygges høyblokker på 15–20 etasjer som skal fungere som ”signalbygg

som markerer stasjonen og gir vertikal-kontrast til vikingskipet”.

### Statssekretærer og direktorater på befaring

Det var befaring på Hamar 2. mars i år. Der deltok statssekretærer fra KMD, Samferdselsdepartementet, Landbruks- og matdepartementet, Klima- og miljødepartementet og representanter for ulike direktorater. Etter befaringen går Miljødirektoratet i brev av 31. mars i år klart imot bygging av dobbeltspor i Korridor øst av hensyn til Åkersvika naturreservat, kulturlandskapet på Børstad-Tommelstad og at Hamar ikke blir en tilstrekkelig kompakt by (det er 1,5 km mellom Vikingskipet og rådhuset). Landbruksdirektoratet mener kommunestyrets vedtak om Korridor øst ble fattet uten tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag og anbefaler i brev av 4. april i år at det gjennomføres tilleggsutredninger både av en landbrukskulvert i Børstad-Tommelstad-området og av nordre tilsving for godstog mellom Dovrebanen og Rørosbanen.

### Hamarsingenes innflytelse

Hamar kommunestyre har ikke fått muligheten til å stemme over hverken om bompenger eller grunneierbidrag kan brukes til å finansiere merkostnadene for det beste alternativet, Korridor midt med maks lokk. Til tross for at Hamar kommune hadde søkt om å få delta på høringen til Stortingets transport- og kommunikasjonskomité om NTP innen fristen, fikk ordfører Einar Busterud ikke lov til å legge fram kommunens syn på århundrets viktigste sak for Hamar, ifølge nettutgaven av Hamar Arbeiderblad 24. april. Hamar kommune vil heller ikke få behandle dobbeltsporsaken på nytt etter at tilleggsutredningene som KMD har bestilt, er blitt ferdige. Nå er det den statlige makta som rår. Og lokaldemokratiet står igjen på perrongen.

**Tabell 1: Alternativene for dobbeltspor gjennom Hamar. Beløpene er oppgitt i millioner 2016-kroner for den ca. 30 km lange strekningen Sørli–Hamar–Brumunddal. De er hentet fra s. 68 i Jernbaneverkets rapport fra 2016: InterCity. Dovrebanen. KU Hovedrapport.**

Alternativ	Korridor vest med bro over Hamarbukta (K1-2b)	Korridor vest med 7,5 m høy kulvert sør for Hamarbukta (K1-3b)	Korridor midt med åpen kulvert (K2-1a)	Korridor midt med maksimalt lokk (K2-lokk)	Korridor øst (K3-3): Variant utredet av Bane NOR	Korridor øst (K3-3): Variant ikke utredet av Bane NOR
Plassering av Hamar stasjon	I dagsonen ved nåværende stasjon	I dagsonen ved nåværende stasjon	Nedsenket ved rådhuset	Underjordisk ved rådhuset	I dagsonen ved siden av sporene ved Vikingskipet	I dagsonen over sporene ved Vikingskipet <sup>2</sup>
Innsigelser fra	Riksantikvaren	Bane NOR, Riksantikvaren	Bane NOR, Riksantikvaren	Bane NOR <sup>3</sup>	Bane NOR, Fylkesmannen	Bane NOR, Fylkesmannen
Innsigelsesgrunner	Barriere mot Mjøsa	Høy kostnad for å senke kulverten, barriere mot Mjøsa	Høy kostnad, riving av hus, deling av historisk bymiljø	Høy kostnad	Jordvern, våtmark, ikke-kompakt by	Jordvern, våtmark, ikke-kompakt by
Kommunestyre-avstemninger 21.12.16	0 for, 39 mot	14 for, 25 mot	ikke stemt over	(39 for, 0 mot) 7 for, 32 mot <sup>4</sup>	ikke stemt over	38 for, 1 mot
Trafikantnytte	3748	3759	3918	Ikke utredet, men trolig samme som i alt. K2-1a	3686	Ikke utredet, men trolig samme som i det utredede alt. K3-3
Kostnader	9 785	10 725	12 736	Ikke utredet, men trolig betydelig dyrere enn alt. K2-1a	9 333	Ikke utredet, men trolig dyrere enn det utredede alt. K3-3
Netto nåverdi	minus 7 272	minus 8 228	minus 10 623	ikke utredet	minus 6 389	ikke utredet

<sup>1</sup> Formen *InterCity* brukes av Bane NOR og i NTP-en, mens nettutgaven av Bokmålsordboka har *intercitytog* som lemma, ikke *InterCityTog*. Formen *AntiCity* er rimeligvis inspirert av formen *InterCity*.

<sup>2</sup> Hamar kommunestyre vedtok en variant hvor stasjonen blir liggende over sporene. Denne varianten var ikke utredet av Bane NOR.

<sup>3</sup> Fordi *Korridor midt med maksimalt lokk* ikke er blitt utredet, har ikke Bane NOR formelt fremmet innsigelse mot denne varianten. Men fordi dette alternativet vil bli enda dyrere enn *Korridor midt med åpen kulvert* som Bane NOR har fremmet innsigelse mot på grunn av kostnadene, er det ført opp i tabell 1 at Bane NOR har innsigelse mot det aller dyreste alternativet også.

<sup>4</sup> Vennligst se hovedteksten angående voteringene over *Korridor midt med maksimalt lokk*.



# RINGERIKSBANEN NORD

## Civitas AS og Logistikkutvikling AS har på oppdrag frå miljøgruppa Grunnlovens § 112 gjort ein overordna og begrensa analyse av ein alternativ trasé for innkorting av jernbanen mellom Hønefoss og Oslo.

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

Deira konklusjon er at ein trasé via Jevnaker og Nittedal, kalt Ringeriksbanen nord, vil vera vesentleg betre for miljø, samfunnsutvikling og bruk av offentlege pengar enn traséen over Hole og Sandvika, kalt Ringeriksbanen Sør.

Eit tilsvarande alternativ, Nittedalsbanen, blei spilt inn til utgreiinga av Ringeriksbanen i 2008. Den vart vurdert som interessant men likevel avvist då den ville kosta meir og ikkje ga god nok måloppnåing. I ettertid kan ein slå fast at KVUen berre fokuserte på virkninga for Bergensbanen og Ringerike. Verknaden for Gjøvikbanen, godstrafikken og transportkorridor 6 mot nord vart ikkje sett nærare på.

Dei politiske rammene har endra seg. I 2008 låg det til grunn enkeltspor over Åsa. I dag planleggjast det dobbeltspor i felles trasé med E16 som 4 felts motorveg over Røysehalvøya og elvedeltaet. Nittedalsbanen var foreslått med dobbeltspor frå starten. Politiske målsetjingar om klimagasskutt er og skjerpte. I 2008 vart Ringeriksbanen Sør anslått til 7,4 mrd. I 2014 var kostnadsanslaget 19,8 mrd. Då er det ikkje rekna med utbygging av Sandvika stasjon med to nye spor med plattformar, ein føresetnad for å få større nytte av bano.

### Reisetider Oslo S-Hønefoss

Fjerntog: - Ringeriksbanen Sør: 33-35 min, - Nord: 34 min. Lokaltog: - Sør: 36-38 min, - Nord: 40 min. Til grunn for anslaga ligger dagens køyretider Oslo S – Sandvika/Grorud og berekningar gjort av JBV og Konseptvalutgreiinga for transportsystemet Oslo-Gjø-

vik-Moelv, samt eigne anslag for Harestua-Grua-Jevnaker.

### Traséar og kostnader Ringeriksbanen Nord

Rapporten legg til grunn ein dobbeltspora trasé frå Grorud på Hovudbanen til Jevnaker. For strekninga Grorud-Harestua er Mulighetsstudie Gjøvikbanen(Rejlers 2015) lagt til grunn. For Harestua-Jevnaker er eigne estimat lagt til grunn. Kostnaden per kilometer er henta frå Konseptvalutgreiinga for transportsystemet Oslo-Gjøvik-Moelv. Samla investeringar er då anslått til kr. 30,3 mrd.

Dersom kostnaden med fellesstrekninga Grorud-Harestua vert delt mellom Ringeriksbanen Nord og Gjøvikbanen så vil Ringeriksbanen Nord kosta 22-23 mrd.

### Ringeriksbanen Sør

Trasé Sandvika-Sundvollen-Røysehalvøya-Storelva-Hønefoss. Kostnad for bane anslått til kr. 19-20 mrd. 2014-kroner. Rapporten hevdar at kostnadane er undervurderte gitt dei tekniske utfordringane som denne traséen har. I tillegg kjem utbygging i Sandvika. Det er ikkje konkretisert kva dette vil medføre av inngrep og kostnader. Ombygging av Lysaker stasjon frå to til fire spor med plattform(ferdig 2009) hadde ei kostnadsramme på 1,24 mrd. Til kostnaden med Ringeriksbanen Sør må det leggjast ein separat utbygging av Gjøvikbanen. Dette er naudsynt for å nå måla om gods på bane og ivareta persontrafikken der. Det einaste alternativet som både gjer auka kapasitet og kortare reisetider er dobbeltspor Grorud-Roa. Det blei av JBV anslått til 17 mrd. 2016-kroner(Konseptvalutgreiinga for transportsystemet Oslo-Gjøvik-Moelv).

*Samla kostnad for Ringeriksbanen Sør inkl. Sandvika st. og separat utbygging av Gjøvikbanen Grorud-Roa blir då kr. 37 mrd. Samanlikna med vel kr 30 mrd. For Ringeriksbanen Nord.*

### Personreiser

I fylgje SSB sitt oversyn over pendlingsgrunnlag til Oslo i 2015 fordelt på banestrekningar låg Gjøvikbana nest

høgast med 8.444 personar. Størst var Østfoldbana med 11.426 personar. Sum alle baner 43.288 personar. Rotnes i Nittedal har 19.000 innbyggjarar, er peikt ut som kommunesenter og framtidig by. Antal arbeidsplassar er i dag 3900, forventa å auke til 7100 i 2050. For heile kommunen forventes ein gj.snittleg folkevekst på 1,7 % per år. I Lunner kommune rekner dei at om lag 1500 fleire kan busetjast på Harestua, vidare nordover opp mot 4000 personar. Folketalet på Jevnaker er like stort som i Hole og meir konsentrert. I kvalitetssikringa av planane for Ringeriksbanen Sør har TØI og Dovre group rekna ut at jernbanen vil ta passasjerar frå bussen og at E16 motorvegen vil redusere trafikkgrunnlaget for toget. Dei har og rekna ut at om lag 80 % av nytten ved innkortinga av Bergensbano er knytta til dei lengre reisene(over 70 km). Då vil det truleg ha mindre å seie nøyaktig kor banen går på siste etappen inn mot Oslo S.

### Gods

Godstoga Oslo-Bergen køyrer som kjent over Gjøvikbanen. Toget har ein marknadsandel på 60-70 %. Det er høgare enn til Trondheim og Stavanger. Det skuldast lågare vegstandard Oslo-Bergen. Utviklinga for godstrafikken på tog sidan 2008 har vore flat eller svakt fallande. Det går i snitt ni godstog i kvar retning på virkedagane og nokre i helgene. I tillegg til ein nedslitt Alnabruterminal er kapasiteten på linjenettet rundt Oslo viktigaste flaskehals. Konseptvalutgreiinga for transportsystemet Oslo-Gjøvik-Moelv slår fast at Gjøvikbanen ikkje har kapasitet til fleire godstog. Maksimal tog lengde er 390 meter grunna korte kryssingsspor.

I den reviderte godsstrategien er målet 75 % vekst i den intermodale godstrafikken. Konseptvalutgreiinga for ny godsterminal i Bergen la til grunn at togandelen skulle auke til 90 %. Regjeringa har peikt ut nye stamvegar over fjellet mellom Oslo og Bergen. E134 over Haukeli vil vere 135 km kortare enn E16. Dersom det blir ein vintersikker veg med høg standard kan reisetida



reduserast til fire timar. Utan tilsvarende utbyggjingar på bane blir det umuleg å nå dei ambisiøse godsmåla. Jernbanedirektoratet legg opp til større separasjon av gods- og persontog. Det vil difor vere ønskjeleg å kunne køyre godstog frå Sørlandsbanen og Vestfoldbanen via Randsfjordbanen-Jevnakerbanen-Gjøvikbanen i staden for gjennom Oslotunnelen. Det krev utbyggjingar, serleg på Gjøvikbanen. Den samfunnsøkonomiske nytten ved overføring av transport frå veg til bane er størst for dei lange transportane. Eit godstog mellom landsdelane har ei gj. slittleg samfunnsnytte på 400 tusen

kroner, hevdar rapporten. Ringeriksbanen Sør blir ikkje planlagt for ordinær godstrafikk. Ringeriksbanen Nord vil gje godstrafikken Oslo-Bergen eit stort løft. I fylgje Konseptvalutgreiinga for transport-systemet Oslo-Gjøvik-Moelv vil dobbeltspor Oslo-Roa leggje til rette for å overføra 150.000 tonn gods frå veg til bane mellom Oslo og Bergen i 2022.

#### Landskapsinngrep Ringeriksbanen Sør

Miljødirektoratet har vurdert at Ringeriksbanen Sør/E16 vil få store negative

følgjer for kulturlandskap og naturmangfald av nasjonal og internasjonal verdi. Den planlagde traséen går gjennom fleire naturreservat. Storelvadel-taet er omfatta av RAMSAR-konvensjonen om vern av våtmark som Norge har underskrive. Direktoratet peiker på at inngrepa er so store at da utløyser krav om økologisk kompensasjon. Miljødirektoratet meiner utgreiinga av følgjene av klimaendringane for den planlagde infrastrukturen og påverknaden på vannmiljøet er for tynn.

Artikkelen fortsetter på side 15

# FEM på toget

**Vi har intervjuet reisende på Nydalen holdeplass på Gjøvikbanen. Vi har spurt dem om de tror anbudsutsetting av persontrafikken er et godt virkemiddel for flere strekninger eller om NSB fortsatt bør ha monopol. Vi spurte også om de er for å bygge ut for lyntog i Norge og til Sverige.**



#### FREDRIK

Han kom til fots til Nydalen holdeplass og skal til Gjøvik hvor han blir henta med bil. Dette er ei jobb/studiereise som han tar ca. 2 ganger i måneden. Han eier både sykkel og bil. Fredrik tror anbudsutsetting kan øke kvaliteten og senke prisen. – Uten at jeg har satt meg så mye inn i saken så sier jeg ja til høg fart. Det er miljøvennlig å reise med tog. Jeg er veldig for IC-utbygginga, sier Fredrik.

#### MARTIN

Han ville ikke tas bilde av. Han kom med bil til Nydalen og skal til Movann. Derfra går turen videre til fots. Dette er ei fritidsreise som han ikke har gjort tidligere. – Jeg kommer fra Nord-Møre og er ikke vokst opp med tog, men kona mi er fra Innherred og veldig glad i toget, forteller han. Han har også bil, men til daglig sykler han mest. – Generelt vil markedskreftene si mye om en tjeneste er liv laga. Når det først er ei toglinje her er det best for miljøet om den blir brukt, sier han. – Ja, kona ville blitt veldig glad om hu kunne tatt lyntog til Østlandet. I dag tar det

akkurat for lang tid med toget til at det er aktuelt. Vi velger bilen, sier Martin.



#### SUSANNE

Hun kom til fots til Nydalen og fra Jaren stasjon går turen videre med bil. – Dette er arbeids/studiereise som jeg tar en gang i måneden. Ellers bruker jeg bil, svarer hun. Susanne har også en sykkel. – Jeg liker å bruke toget men det har blitt litt vel fullt. – Høg fart, ja det hadde vært fint, sier Susanne.



#### BØRGE

Han skal hjem fra jobb og bor like ved Varingskollen holdeplass (Nittedal). – Jeg har verken sykkel eller bil. Jeg valgte det vekk til fordel for toget. Før bodde jeg i Groruddalen (Oslo) og hadde lenger reisetid til jobben, forteller han. Børge synes ikke flere togstrekninger bør ut på tilbud fordi det kan splitte ansvaret på flere aktører. Det er fare for at det ikke går bra i lengden. – Høgfartsbane hadde vært fint. Da kan man velge toget som et

reelt alternativ. Gjøvikbanen har vært her i mer enn 100 år. Høg fart må også vurderes i det perspektivet. Ifm. Jobbreiser til Stockholm velger jeg toget sjøl om det tar noe lenger tid enn fly. Jeg slipper med å forholde meg til én transportør og det er mer komfortabelt. Jeg savner en reell komfortklasse hos NSB lignende det de har på 1. klasse i Sverige, sier Børge.



#### DAGFRID

Ho kom med T-banen til Nydalen og skal til Roa kor ho køyrer heim. Dette er ei arbeidsreise som ho tek fem dagar i veka. Ho har også ein sykkel. – Personleg opplevde jeg at Gjøvikbanen blei fantastisk etter tilbudet. Det var ei dannelsesreise for jernbanen, fortel ho. – Høgfart? Absolutt!

# EUROPEAN RAIL TRAVEL ISN'T WHAT IT USED TO BE... OR IS IT?

## A new start is needed.

**The European rail network has ceased to exist, or so it seems. “Back in the eighties and nineties, I travelled extensively through Europe by train and had the feeling I could move seamlessly from one country to the other, from capital cities to off-hand hamlets”, says Katia Hueso, a regular train dweller, as she defines herself.**

□ **Katia Hueso and Poul Kattler**  
on behalf of the European network  
“Back on track” (poul@kattler.dk)

Even before the advent of Schengen, crossing borders was simple: check-ups took place mostly on board. “Even at the borders between Spain and France, whose rail systems feature two different gauge widths, timetables were coordinated and stopovers were minimal”, she recalls. The fare system was also easy to understand, and she illustrates this with a personal anecdote: “I remember buying one single ticket from Narvik to Madrid. The person at the counter only needed to know if I wanted to travel via Valladolid or Aranda de Duero. A journey of 4,500 km, back in the nineties it involved four stopovers. Nowadays, between 7 and 10, including a bus ride in between”. Today, the European rail network has crumbled like a dry pie. In recent times, rail travellers in Europe encounter isolated rail systems, with hardly any international connections and poor regional services. The individual fare systems are cryptic, tend to favour frequent travellers within the national network and punish international guests with higher prices and little chance of getting their money refunded in case of trouble. They offer no possibility to buy tickets to destinations beyond neighbouring countries. This is sadly exemplified with another anecdote,

Katia explains, “I still see this NS officer recommending me to use KLM instead for a journey between Amsterdam and Milano. A bit of a contradiction, it seems, when the internet could offer a comprehensive ticketing system for all...”. In a race against themselves, companies (DB, SNCF, Trenitalia, Renfe...) advertise efficiency, always associated to speed and not quality. Others, on the other hand, seem to be just an extended commuter network with no further ideals (DSB, NS...).

The European railway network is suffering

Privatisation of railway carriers, high levies for the use of rail infrastructure and unfair concurrence with heavily subsidised (low cost) airlines and bus networks seem to be the causes of this disaster. Carriers –those in closest contact with the traveller– are working on survival mode and national authorities tend to forget that this business is public transportation and cut on their tax-funded support. The real needs of the (international) rail user are ignored, companies should focus on sustainability and quality, rather than only profitability. In fact, as will be seen, sustainability and quality will positively contribute to profitability, if companies and authorities keep a strategic, long-term view of the public transportation service they are supposed to offer.

The term sustainability is commonly understood as the combination of economic, environmental and social aspects of an activity, which together allow its permanence in time without the need of external resources. Here is where the idea of long term comes to mind. In the rail business sector, however, sustainability is viewed as the capacity to make just about enough profit to survive and companies are even ready to phagocyte themselves in order to raise profit. In a downward spiral, services become even more unprofitable because of thinned-out frequencies and closures of branch lines. In the end, previously tightly woven networks become loose threads of high-speed services between major

hubs that only serve high-end customers. However, rail companies have important assets in the other two pillars of sustainability and hardly use them to their (long-term) profit. For instance, it is a well-known fact that railways are the most energy-efficient transportation system, even taking into consideration high speed lines, which have a higher energy expenditure. Although the latter may present other environmental concerns (habitat fragmentation by fencing the lines, visual impact of infrastructures or noise), they still are far less severe than the impacts of air and road travel. In addition, emissions of trains are also far lower than other means of transportation, even taking into account the use of diesel locks.

Less known are the social aspects of train travel, which in this context does not mean the more relaxed atmosphere within their carriages (although it could, for that matter). As explained above, trains used to connect people. With tight networks, the public could easily move from capital cities to rural areas and viceversa, could make journeys abroad or day trips to neighbouring towns and do this for a fair price and in good comfort. Trains were democratic, in a way. They offered a range of classes and speeds, which made train travel available to all sorts of public: from business people to students, elderly, passengers with disabilities or carrying odd-sized luggage. Many of them hardly fit in other modes of transportation, for different reasons (price, comfort, lack of facilities, lack of room...) and, as said, are poorly serviced by high-speed trains. Here is where quality comes in mind.

The concept of quality is elusive, as it may have different meanings for each individual. Surely some would like speed, but what's the use of competing with airlines in this field? Travellers definitely value quality in other terms and correspondingly take the decision of mode of travel. Lack of queues, no security check-ups and waiting times, more legroom and the possibility to

move around freely, a table to work that is bigger than a coffee tray, less luggage restrictions and the possibility to enjoy the scenery through something bigger than a peephole are important assets. But also the possibility to arrive in the centre of town, a short walk or metro ride from the final destination. Train travel gives the time to mind one's business, without needing to pay attention to the act of travel itself, as one would need to do in other vehicles. Passengers also value not needing to drive or not having to hit the road on the bus, where they cannot move nor work for hours, or may have safety concerns related to weather or road conditions. All this is highly appreciated by both the frequent and occasional rail traveller and many understand it should have a fair purchase price. Therefore, train travel strikes the right balance between cheap but slow travel (road) and fast but uncomfortable (air), with all the add-ins mentioned. And, if one needs to travel relatively far, night trains offer additional advantages. Among others, to enjoy quality time with family (e.g. being able to put children to bed before leaving or have breakfast with them upon return); to get well rested to the final destination; and to use the ride as a transition from one situation (home/office routine) to the other (leisure or work away from headquarters). For those passengers not living within walking distance of main hub stations, the first –i.e. indecently early– or last –i.e. indecently late– services offered by companies as a surrogate of night trains, are completely useless. Let alone the recent invention of the so-called “ICE night trains”, which feature only regular seats, full lighting and full blast P.A. announcements, a nightmare for those passengers needing to spend the whole night... The widespread elimination of conventional night trains in most of Europe –with the exceptions of OBB or SNCF, with very good quality night services– have soared the economic and social costs of travel for customers. They now need extra hotel nights and have less time to spend at home or at the office, because they need those daytime hours to travel. This is in fact highly inefficient and no wonder people are shifting to buses, cars or airplanes, despite all the discomfort they bring along. Alas, this is not a future

scenario; it is happening here and now. Is this the kind of profitability railway carriers seek? Even in the short run?

#### **United Public Railways of Europe is to come**

It is abundantly clear that the national railway companies do not feel any responsibility for the existence of a European network of railways. Companies like DSB, DB and SNCF runs regional, state-supported network. They run profitable IC stretches. And they run a few (!) lines across borders, preferably with high-speed trains secondary with conventional trains - and **only** if they are profitable. **The international trains have generally fallen between the chairs.** Night trains suffered at first and at most, because night trains are more economically challenged than day trains.

#### **Perhaps we need to learn from History.**

Over a century ago, the European rail companies were highly fragmented, with poor services and worse connections among each other. Timetables were not coordinated and stopovers at border crossings were long. George Nagelmackers, a Belgian engineer, founded in 1876 what is today known as the Compagnie Internationale des Wagon-Lits, a company that should offer high quality international rail travel to its customers. With all the necessary technical improvements, rail travel in Europe became comfortable and speedy. Is it time for a similar European-wide company, with good quality services, a tight network with truly international vision and sustainable public transportation in mind? A company that understands present-day traveller's needs, beyond the temptation of speed-only or without falling into the trap of nostalgia. Today's travellers do not need mahogany panels or brass doorknobs, neither do they expect to share their journey with Poirot. Leave the Orient Express feeling to the luxury trains that are already in the market. They just want comfort (roomy seats and tables, soft beds, clean toilets, room to move, silent carriages, few luggage limitations), service (decent bar or restaurant, press on board, wifi, forward luggage transport, combination with private cars or bicycles...), transparency (comprehensive online timetables and ticketing system)

and efficiency (good regional and international connections, minimal queuing and security check-ups). In one sentence: A high quality, public transportation system. Day and night.

There is only one way: At European level there must be launched a «United Public Railways of Europe» company that can offer a network of international railway traffic, starting with a network of night trains at the main lines.

The principle should be simple:

- Picking up passengers from 6pm to 12pm. Night rest 12pm to 6am. Drop off 6am to 10am.
- Comfort classes: Sleeper deluxe, Sleeper, Sleeper economy, seat/reclined seat.
- Dining car / buffet if runs are also between 6 and 10pm. Always bar and breakfast services.
- Full integrated fares with national networks.
- Full digital presence and booking.



*Zagreb hovedbanegård*





A scenario from 2018 could be like this with night trains between:

1	Oslo - Copenhagen
2	Stockholm – Copenhagen
3AB	Copenhagen – München/Basel
4AB	Hamburg/Amsterdam – Zürich/München
5A	Paris – Berlin – Warszawa
5B	Paris – Hamburg – Copenhagen
6AB	Paris – Madrid/Lissabon
7	Paris – Barcelona
8AB	Paris/London – Milano - Roma
9	London – München – Wien
10	Basel – Zürich – Wien – Budapest
11AB	Basel/München – Firenze – Roma
12AB	Berlin/Warszawa – Wien - Budapest
13AB	Amsterdam/Hamburg – Ljubjana – Zagreb
14	Bruxelles – Wien - Budapest

# GRENBANER FRA TØRRKVISTER TIL GYLDNE GRENER

Fra 50-tallet var det svært om å gjøre å nedlegge grenbanene i Norge. De var korte, hadde få passasjerer og ingen fremtid. Til sist sto Hardangerbanen (Granvinbanen) Numedalsbanen og Flåmsbanen igjen på listen.

□ **Jens Hansen**, tekst og foto  
(tut.an.kamon@outlook.com)

Imidlertid arbeidet sterke og kreative krefter i Aurland kommune for å gi Flåmsbanen en ny fremtid. Med store mengder utsprengt tunnelmasse fra veitunnelene kunne man fylle ut og bygge en dypvannskai. Litt markedsføring og korrespondanse med Bergensbanen kunne gi store resultater mente entusiastene. Alle økonomiske eksperter (bl.a. våre kjære neoliberalere (!)) ristet medlidende på hodet over en sånn naivitet, men utviklingen har vist hvem som hadde rett.

Flåmsbanen fremstår nå som en av Europas (verdens?) mest vellykkede turistbaner. I 2016 hadde Flåm 150 skipsanløp og banen hadde mer enn 900 000 passasjerer. Mange av de reisende kommer også med turistbuss til Flåm. I mellomtiden ble Hardanger- og Numedalsbanen stedt til hvile i stillhet. Hardangerbanen hadde mange av attraksjonene til Flåmsbanen - praktfull natur - om ikke fullt så spektakulært som i Flåm - men fordelen med bedre tilgjengelighet siden den kan nås



Flåm stasjon

med buss ved begge endepunktene. Likevel ble passasjertrafikken nedlagt i 1985 og godstransporten fire år senere. For sikkerhets skyld rev man opp endel av banelegemet og anla gang- og sykkelvei i traseen. Nå begynner enkelte lokale krefter (bl.a. «Destination Voss») ansporet av suksessen i Flåm å fatte nytt mot. Positivt er det at de øverste 3,4 av de opprinnelige 27 km Hardangerbane er blitt fornyet og oppgradert til den nye godsterminalen på Palmafoss.

Bl.a. hotelldirektør Hans Utne har uttalt seg entusiastisk for et nytt liv for banen og det gir oss et viktig hint om at den nye Hardangerbanen ikke må ende i Granvin men at den må bygges ny fra Skjervet over Ulvikfjellet til turiststedet Ulvik med sine mange hoteller og pensjonater. Foruten å hjelpe turismen i Ulvik vil linjen over fjellet gi en av Hardangers flotteste

utsikter - mot Hardangerjøkelen. Høydeforskjellen blir derimot mye mindre enn i Flåm, så det ikke er behov for så steil gradient som der. Ulvik har allerede en utmerket kai som kan brukes til turistskip, og dessuten kan turister plukkes opp fra begge endepunktene med buss. Igjen ligger alt til rette for en mirakuløs forvandling fra tørrkvist til gylden gren.

Den nedlagte Numedalsbanen står i en litt annen stilling - dette er ikke noe typisk turistområde, men også her kan man øyne håp idet - som på Voss - er delen nærmest Kongsberg blitt utbedret til godsbane (til tømmertransport) og oppgradert.

En «ny» Hardangerbane Voss - Ulvik er nok det prosjektet det må arbeides mest intensivt for - både til fordel for turisttrafikk og lokaltrafikk Bergen-Hardanger: **En ny gylden gren for norsk Jernbane!**

## FORBYR STØYENDE GODSVOGNER

Den 12. mai besluttet den tyske Forbundsdagen at støyende godsvogner ikke lenger skal få kjøre på jernbanelinnet. Forbudet innføres fra slutten av 2020. Tyske Allianz pro Schiene har lenge arbeidet for et slikt forbud og

støtter målet om at banestøyen skal halveres innen 2020. Godsbransjen har også jobba for et slikt forbud. Vilkåra blir like for alle. Alle må ta kostnaden med å investere i støysvake bremser. Allianz pro Schiene krever av

regjeringa at den jobber for at også EU innfører et slikt forbud fra 2020. - Støyen stopper ikke ved landegrensene og man slipper kompliserte unntaksregler, uttaler leder Dirk Flege.

# ENORM VEGUTBYGGING

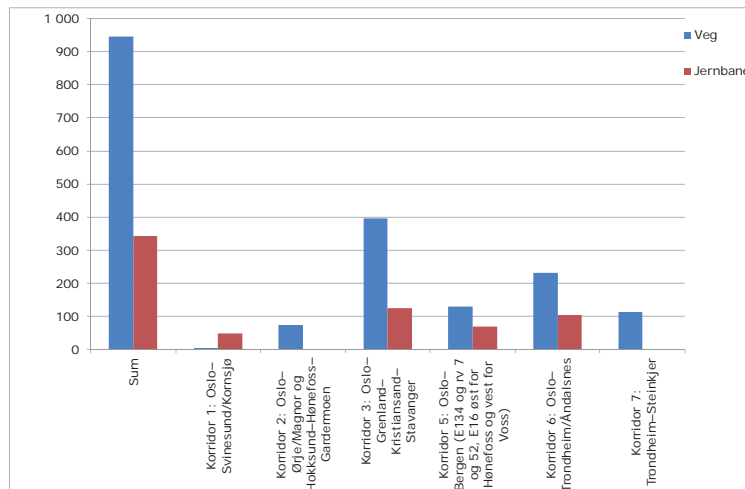
Diagrammet fra Naturvernforbundet viser at det planlegges byggestart på nye vegprosjekt til en lengde på nesten 940 km. For jernbanen dreier det seg om i overkant av 340 km.

Vegnettet planlegges bygd ut i et meget høyt tempo, noe som betyr store naturinngrep, mye matjord under asfalt og høye klimagassutslipp fra byggefasen. Nye veger gjør det raskere å kjøre bil og vil øke det totale transportomfanget.

Økt biltrafikk kan føre til ytterligere behov for utbygginger og nulle ut hele eller deler av den positive effekten ny teknologi som elbiler og mer energieffektive kjøretøy gir. Det vil ta lengre tid å kutte klimagassutslipp og oppnå en luftkvalitet som ikke lenger er helseskadelig. Presset på naturmangfold og matjord kan bli enda større. (Tross rekordsalg av elbiler økte vegtrafikkens klimagassutslipp med 0,8 prosent i 2015.

Særlig strekningene Oslo-Kristiansand-Stavanger og Oslo-Trondheim vil utbygging av vegnettet korte ned reisetida med bil og dermed svekke togets konkurransekraft ytterligere. Det skal bygges nesten 400 km hovedveg, det

## Enorm vegutbygging gjennom NTP og Nye Veier



Figuren viser bygging av antall kilometer ny veg og jernbane som planlegges igangsatt i Nasjonal transportplan 2018–2029, og som gjenstår av Nye Veiers oppstartsportefølge.

meste motorveg, mellom Oslo, Kristiansand og Stavanger, mens toget tilgodeses med i overkant av 120 km ny bane. Det er grunn til å frykte at Sørlandsbanen dermed blir omgjort til en museumsbane, dersom ikke utbygging av vegnettet bremses og arbeidet med å satse på toget forsterkes vesentlig. Også nordover, fra Oslo til Trondheim og Steinkjer, skal det satses stort på å korte ned reisetida med bil, mens toget bare får en brøkdel.

Også mellom Oslo og Bergen skal det satses mye på vegbygging, nesten dobbelt så mye – målt i kilometer – som på

jernbane. Her jobbes det også med ytterligere planer om utbygging av stamvegene mellom øst og vest, som ikke er inkludert i våre beregninger. Analyser utført av Transportøkonomisk institutt viser at full utbygging av stamvegene mellom øst og vest vil redusere godstransporten på jernbane med om lag 70 % i 2050, sett i forhold til om vegnettet ikke bygges ut.

Framfor storutbygging av motorveger bør heller dagens vegnett utbedres, og mye mer av samferdselsressursene må brukes på gang- og sykkeltiltak, jernbane og annen kollektivtransport.

Kilde: Naturvernforbundet

## LOKALTOG TRONDHEIM - OPPDAL I HELGENE

Det er merkelig at Trondheim - Oppdal trafikkeres kun av fire fjerntog i døgnet. Disse er ofte fulle når folk trenger de mest - i helger og høytider. Oppdal er jo et attraktivt område for mange byfolk i helger og ferier samtidig som bygdefolket trenger byen av og til.

□ Bjørnar S. Pedersen

En kjenning av meg på Oppdal var sist høst 12 ganger på St. Olavs sykehus for

undersøkelser. Hver gang har han kjørt bil fordi toget går alt for sjelden. To av mine barn studerer i Trondheim og vil gjerne treffes på hytta vår vest i Oppdal. De har ikke bil og er avhengig av offentlig kommunikasjon - som bare fungerer delvis.

Det er kanskje ikke nok trafikk på hverdager, men i helgene - særlig om vinteren - er det mange potensielle kunder. Spesielt hvis kundene kan kjøpe en samlebillett for togreisen og alpinanleggene eller buss til de store hytteområdene i Oppdal. Kanskje også med overnatting? Et samarbeid med reiselivet på Oppdal vil trolig kunne bli veldig

fruktbart. Andre steder i landet tilbyr slike samlebilletter med suksess, f. eks. Bergen - Voss - Alpinanleggene.

Togtrafikken på Trondheim - Oppdal ser ut til å være så liten at noen korte lokaltog i helgene ikke skulle by på krysningproblemer. Dette kan også avlaste E6'en som det er mye kø på i helgene. På sikt bør en vurdere et utvidet togtilbud også på hverdager slik at folk kan pendle fra bygda til jobbene i storbyen.



# JERNBANEFORUM I NEOLIBERALISMENS JERNGREP

**Jernbaneforum 2017. Solvik-Olsen (ministeren) og Elisabeth Enger (dir. i Jernbanedirektoratet) kunne trekke opp de samme gamle kaninene av hatten som de vi kjenner fra de siste 10-15 år.**

Noen få kilometer ekstra intercityspor i Oslo-regionen, litt kladding ellers her og der. En forespeilet gigantisk folkeøkning på Østlandet – fikk vi forklart – gjør at det meste av de tilgjengelige midler (naturligvis kun årlige bevilgninger – var det noen som hadde hørt om noe annet??) måtte anvendes her – noen gulrøtter var delt ut andre steder – som elektrifiseringen av Trønderbanen og litt Bergen – Arna. Var det noen som ymtet om elektrifisering av Nordlandsbanen? Du verden. Har dere ikke hørt om hydrogen-lok – det er jo en enda mer miljøvennlig løsning – om noen årtier når de finnes, riktignok... Dermed kunne dette spørsmålet viftes vekk. Loslitte kaniner med andre ord. Lyntog mellom landsdelene: Verre enn det verste tabubegrep; Jo vi møtes igjen – kanskje – når intercity i øst er fullført – muligens allerede i 2030!! Ha det så lenge i mellomtiden! Ansiktstrekkene til koseonkel Solvik-Olsen forandres øyeblikkelig til noe fiendtlig, men det varer kun ett sekund – snart ligger det i de samme barnetimeonkelfolder: Når



intercity er fullført, blir det jo litt kortere å reise f.eks. Trondheim – Oslo. Tenk det! Vi skal være velemballerte mumier eller pasienter på demensklinikker før det går noe lyntog Oslo – Trondheim eller Oslo – Bergen. Desto blidere ble stemningen da dagens store forundringspakke skulle presenteres: Norsk jernbane blir årets store monopolspillprogram! (..Ta en andel og la den vandre.. fra den ene til den andre..) «Vandringen» betyr alltid bonuser og sluttpakker til alle deltagende spillere – så noen har virkelig noe å glede seg til!

Og investeringer? Låst i de hellige årlige bevilgninger nå som før. 7000 milliarder pluss i Oljefondet investeres i alle kriker og kroker over hele planeten – eiendomsbobler, bølgende børspapirer og mafioso-aksjefond. Bare ikke i infrastruktur. Å unnskyld: Rettelse: millioner er investert i motorveier

i Tyskland. Men i for eksempel lyntogsforbindelser her på berget? Absolutt utenkelig! «...Tog som verden så forakter – lyntog og slikt? Ennu mer foragtelig...» ville salig Wergeland ha sagt. Men det neoliberalistiske midtvintersblotet er hovedattraksjonen: Alt annet kan skyves til side. Jernbaneanferet parteres i passende biter, les «Selskaper»: banelegeme, rullende materiell, billett-system, eiendom etc. og fordeles til glede for de forventningsfulle andelshaverne.

## Jernbaneforum 2018?

Det advares mot optimisme – bare at hovedslaktet da vil være fullført. Så om det da ennå ikke er f.eks. et dobbeltspor til Hamar, kan vi i det minste synges med Alf Prøysen og stemme i at han far er på Hamar med slakt.

*Jens Hansen*

*Ringeriksbanen forts. fra side 9*

Prosjektet vil føre til store mengder sprengstein. Miljødirektoratet finn det difor uheldig at kartlegging av berggrunnen og massehandtering ikkje er omfatta av planlagd konsekvensutgreiing og val av konkret trasé. Fleire forhold kan vere i strid med Forureiningslova §7.

NVE meiner Ringeriksbanen Sør/E16 vil føre til stor usikkerhet knytta til verknader for vassdraget. Av planprogrammet går det fram at der er djupe lag med med lausmassar og krevjande fundamentering ved kryssing av Storselva og Mælingen(deltaet). NVE saknar ei undersøking av stabilitet og skredfare generelt. Det er registrert kvikkleire i området. Tyrifjorden er til

opplysning verna mot kraftutbygging. NVE krev og at det må vurderast nøye alternativ for utfyllingar og bruer i Kroksundet og verknaden for vasskvaliteten i den grunne Steinsfjorden.

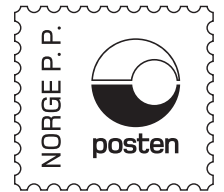
Både Miljødirektoratet og NVE anser at dei undersøkte traséane gjennom Hole er svært like og i røynda berre variantar av same trasé.

Elles er Røysehalvøya eit gammalt kulturlandskap rikt på fornminne og med sers produktiv matjord. I høve til korn ligg avlinga per mål på det dobbelte av det vanlege på Austlandet. Minst 350 mål matjord vil gå med.

## Ringeriksbanen Nord

Nittedal har ikkje nokon stor innsjø eller innlandsdelta. Dei har Nitelva som er ei mindre elv. Den vil måtte kryssast ein gong av ei ny bane, slik også dagens bane gjer. Nittedal er vant med bane frå før, og ny trasé i dagen kan byggjast omtrent der den gamle går. Elles blir det fleire tunnellar. Avlingsnivået i Nittedal er på linje med gjennomsnittet. Om lag 100 mål matjord kan gå med.

B



## KYSTSTI

**Vestfoldbanens nye trase gjennom Holmestrand betyr en raskere linje og vi kan glede oss over Nordens (Europas?) mest spektakulære stasjon.**

Men vi får også noe annet: Det gamle sporet gjøres om til en idyllisk kyststi. Tok en tur der sist lørdag - og de vedlagte fotos viser noen av inntrykkene. En vandring anbefales. Alle skinner og sviller er fjernet og pukken er jevnet ut.

Men litt tungt å gå da det øverste gruslaget ikke er anbragt ennå. Og husk: mandag til fredag er dette å betrakte som et anleggsområde inntil fingerusen er lagt ut.



*Gammel Vestfoldbane blir ny kyststi  
Tekst og bilde, Jens Hansen*

### Annonser:

**STOLTE SPOR** ➤

➤ NORSK JERNBANEFORBUND

**PÅ SPORET MOT FRAMTIDEN**

Spenncon Rail er stolt produsent av jernbanesviller i betong – og i dag finnes våre sviller på de aller fleste togstrekninger i Norge. Vi kan miljø og våre kortreiste elementer lages av miljøvennlig betong.

Spenncon Rail AS  
Hensmoveien 98  
3516 HØNEFOSS  
+47 452 01 228  
post@spennconrail.no  
www.spennconrail.no  
www.consolis.com

CONSOLIS  
**SPENNCON RAIL**

SVILLER • SPORVEKSLINGSSVILLER • MOFIX

futura.no