

FOR JERNBANE

VALG

- Arendalsuka s. 12
- Herfra til evigheten s. 3

UTGIVER: Tidsskriftet FOR JERNBANE kommer med fire utgaver i året og utgis av organisasjonen FOR JERNBANE. FOR JERNBANE er en frivillig, landsdekkende organisasjon som virker for at jernbanen skal utføre en vesentlig større andel av transportarbeidet i Norge og mellom Norge og utlandet. Målet er redusert belastning fra transportsektoren på miljø og helse.

Kontigent: 2021 kr 300
Kontonr. 1254.20.33523
Abonnement (ikke medlem) et år, fire utgaver: kr 320. Løssalg: kr 85.



Ansvarlig redaktør:
Leder: Kjell Erik Onsrud

ADRESSE:
FJ, Pb 3455, Bjølsen, 0406 Oslo
E-POST: leder@jernbane.no
INTERNETT: www.jernbane.no

PRODUKSJON: Oslo digitaltrykk AS
OPPLAG: 350
Meninger og opplysninger i artiklene står for forfatterens egen regning.

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

FORSIDEFOTO:
Godstog Oslo-Bergen ved Movann.
Foto: Kjell Erik Onsrud



INNHold

Herfra til evigheten	3
Stortingsvalget 2021	4
Arendalsuka	12
Prioriterer kollektivtrafikk høyest	13
Flere togforbindelser	13
Ny E18 Dørdal	15
5 på toget	15

Leder

Det viktige valget.

□ Kjell Erik Onsrud, leder av For Jernbane (leder@jernbane.no)

Siden 1990-tallet har det politiske flertallet prioritert motorveg framfor dobbeltspor. E6 gjennom Østfold og Bohuslän er for lengst ferdig. Jernbanen langt derifra. På vestsida er det ikke langt unna at E18 har fire kjørefelt Oslo-Kristiansand. Sørlandsbanen blir akterutseilt der den går langt inne i landet hvor få bor, og på gamle traséer. FRP viser til trafikkveksten og kritiserer at E18 gjennom Grenland ikke ble bygd med fire felt da man bygde ny tofelts veg på 90- og 2000-tallet. - Nei, selvfølgelig kommer all veksten på veg når det ikke finnes noen relevant og konkurransedyktig jernbane.

Jeg synes det var både paradoksalt og surrealistisk at etter å ha brukt 50 mill. på høyhastighetsutredningen i 2012, kom det politiske flertallet til at det er motorveg som primært skal knytte landet sammen og uten noen tilsvarende prinsipiell utredning. Jeg er både misunnelig og frustrert når jeg ser prosjektkartene til Nye Veier AS, samtidig som jernbaneplanene står fast i kvikkleire i Østfold og Tønsbergsløypa i Vestfold.

Budskapet fra politikere og etats- og foretaksledere er at man ikke skal være så opptatt av dobbeltspor! - Nei, så firefelt for minst 110 er nødvendig, men ikke et gjennomgående dobbeltspor for minst 250! Det blir for dumt. Men slikt blir man servert av ledere med millionlønninger i en oppsplitta transportsektor. Transporttilbudet er sjølvsagt i høy grad et produkt av infrastrukturen!

På begynnelsen av 90-tallet jobba enhetsbedriften NSB med planer for høgfarbane. Generaldirektør Tore Lindholt sa den gangen at enten satser vi, eller så blir vi kopla fra. Jernbanens rolle i dag er som vegavlast og tilbringertjeneste til OSL. Det har heller ikke vært noen vekst i jernbanens andel av godstransportene. Bransjen er i dag avhengig av en miljøstøtteordning.

Jeg håper det forestående stortingsvalget kan dreie kursen etter 30 år med motorveg og luftfart i fokus. Resultatene fra NAFs Trafikantbarometer er vel verd å merke seg. De spurte synes politikerne bør prioritere kollektivtrafikken høyest, hakk i hæl kommer vegvedlikehold, dernest mer satsing på jernbane, og et stykke under det bygge mer ny veg.

Jernbane bygger opp om det å reise kollektivt lokalt, sykle og gå. Motorveg gjør ikke det. Buss på motorveg blir aldri raskere enn egen bil. Toget kjører sentrum til sentrum. Buss på motorveg setter deg av på et lite sentralt sted. Gange og sykling gir også viktige folkehelsegevinster som motvirkes av bil dør til dør.

Norge har en høy andel transport med bil og fly, og tilsvarende lav jernbaneandel. Det gjør oss mer sårbare enn våre naboland. Jernbane og bybane kan effektivt driftes direkte på norsk fornybar kraft. Der har vi en «evighetsmaskin».

Herfra til evigheten

Denne overskriften peker verken på den amerikanske bok- og filmtittelen fra 50-tallet eller på den norske TV-serien fra 2002 med samme navn. Men om Stortinget heller ikke nå vil samle seg om snarlig gjennomføring av Nord-Norgebanen (NNB), vil «Herfra til evigheten» være en dekkende beskrivelse også av parkering av NNB.

■ Hilde Sagland (hisaglan@gmail.com), for Tromskomiteen for jernbane.

«Den samfunnsøkonomiske lønnsomheten for NNB ligger på samme nivå som jernbanestrekninger i Sør-Norge.» Dette er hentet fra den grundige utredningen NORD-NORGEBANEN. HOVEDRAPPORT. NOVEMBER 1992. Men etter tilleggsanalyser bestilt i all hast, ble nytte-/kostverdien endret fra 0,67 til 0,1. Tilleggsanalysene ble lagt til grunn for Stortingsmeldingen, og NNB ble nedstemt i 1994.

I 2017 ga regjeringen Jernbanedirektoratet (JDIR) i oppdrag å lage en ny utredning, og optimismen steg. Etter at JDIR 1. juli 2019 offentliggjorde utredningen, som igjen vendte tomme ned, kokte nordnorske aviser av skuffelse og frustrasjon.

Like før valget, og før fristen for høringsinnspill gikk ut, og der positive usikkerhetsanalyser heller ikke ble tillagt vekt, la regjeringen 2019-utredningen bort - til fordel for en ny konseptvalgutredning (KVVU). Denne skal omfatte alle transportløsninger i hele Nord-Norge, herunder NNB. Også null-alternativet: «En samfunnsøkonomisk analyse innebærer at tiltaket sammenlignes med et alternativ der man lar være å gjennomføre tiltaket,» var totalt oversett i 2019-utredningen.

I stedet for å påpeke disse manglene og fullføre 2019-utredningen, valgte regjeringen heller å starte helt forfra. Framdriftsplanen av 1. februar 2018, som fastslår at resultater av utredningen skal kunne omtales i neste rullering av Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033, var dermed utenfor rekkevidde. Følgelig måtte den byttes ut med en ny framdriftsplan. I UTFORDRINGSNOTAT KVVU NORD-NORGE framgår at «KVVU og KS1

(kvalitetssikring trinn1) bør foreligge våren 2024, som grunnlag for behandlingen av NTP 2026-2037. Dette innebærer at KVVU bør oversendes Samferdselsdepartementet i april 2023.»

Regjeringen har tydeligvis ingen hast med realisering av NNB, til tross for at EU sine varsla avgifter på all transport med CO₂-utslipp skal iverksettes fra 2030.

Ironisk nok vedtok Stortinget oppstart av banebygging i Troms i 1923. Er det slik vi skal markere hundreårsdagen i 2023 - at vi har lyktes med å sette Norgesrekord i trenering? Rekorden har til og med et visst forbedringspotensial, siden vår samferdselsminister sa til nordnorske aviser i vår at det framover ikke er nok å få et prosjekt inn i NTP, men at kontinuerlig optimalisering blir verktøy nr.1.

Men vi kommer ikke videre med å dukke ned i NNBs avsporinger. Det som nå kan snu tvil og avmakt til nytt håp, er utradisjonelle og uvanlige politiske hendelser. Eksempler på slikt fikk vi høsten 2019 da SV og Frp så over partigrensene til hverandre. Begge fant at NNB er nødvendig - ikke bare for Nord-Norge, men for hele landet - noe som Sp slutta seg til i fjor vår. Og 20. april i år skapte en samla opposisjon et flertallsvedtak på Stortinget om at NNB skal realiseres. Dessverre greide ikke den samme opposisjonen å samle seg om et like klart flertallsvedtak da NTP 2022-2033 ble behandlet av Stortinget i vår. Flertallsvedtaket om realisering fortjener likevel oppmerksomhet.

Siden noe lignende ikke har skjedd på nesten hundre år, er de seks opposisjonspartiene med sine logoer blitt skrudd fast på «Helteveggen» på Prolog stasjon på Olsborg i Troms. Tromskomiteen for jernbane inviterte stortingspolitikere til sitt arrangement 26. juni for å avduke denne helteveggen - og for å svare på utfordringen om hvordan deres parti vil videreføre 20.april-vedtaket til neste forpliktende etappe.

Fra Stortinget kom Sandra Borch (Sp), Per-Willy Amundsen (Frp) og Arne Nævra (SV). Av dem som fra Troms gjerne vil på Stortinget, kom Hanne Stenvaag (1. kandidat for Rødt), Kriss Rokkan Iversen (1. kandidat for Mdg) og Nils Ole Foshaug (2. kandidat for Ap).



Helteveggen. Foto: Hilde Sagland

Her kom det fram at for å lykkes med å få toget på sporet, er det vilje til samhandling som fortsatt trengs. Det ble tydelig klargjort at helteveggen slett ikke er statisk. Faren for å bli skrudd løs kan være snublende nær. Dessuten er der plass nok til flere potensielle helter. Lokale/regionale partier som virkelig ønsker snarlig realisering av NNB, må ta den belastende men spennende prosessen med å få sitt moderparti med på ferd - uten å så tvil om andres motiv. Å stole på konkurrerende partiers gode hensikter kan oppfattes som naivt og virkelighetsfjernt i tider med krasse politiske motsetninger. Men fins det egentlig noe alternativ?

Ingen politiske partier kan aleine påberope seg eierskap til NNB. I tida som kommer må vi velgere følge nøye med på hvem som viser vilje, kraft og mot på tvers av partigrensene for å få fortgang i arbeidet med å realisere NNB.

Det er utenkelig at rike Norge skal stå igjen uten et utslippsfritt nasjonalt stambanenett etter oljealderens utfasing.

BYGGING AV NORD-NORGEBANEN PÅBEGYNT I 2023 - DET ER DET SOM SKAL FEIRES!

Stortingsvalget 2021

Redaksjonen har spurt partiene på Stortinget + Demokratene om hva de vil med jernbanen sett i forhold til andre transportmidler og samfunns mål. I ettertid stilte vi også noen konkrete spørsmål. I den grad partiene hadde mulighet til å svare er dette gjort separat eller innbakt i teksten (svarene er gjengitt i den rekkefølgen de kom inn):

A - Har partiet noe synspunkt på høgfallsbaner generelt?

B - Er partiet for eller mot å se investeringer i jernbane og parallell europa/riksveg i sammenheng?

C - Hvordan tolker partiet stortingsvedtaket om å bygge Nord-Norge-Banen?

D - Går partiet inn for å gjenåpne noen nedlagte baner i Norge?

E - Er partiet villig til å hente inn vedlikeholdsetterslep i infrastrukturen år for år, og ikke la det vokse noe år?

F - Er partiet villig til å innfri det årlige investeringsnivået i «Godspakka» i NTP 2018-2029 (ca 18 mrd i alt)?

G - Har partiet noe synspunkt på det høye samfunnsøkonomiske tapet på ca. 16 mrd. (u/bompenger) som er beregna for Fellesprosjektet Ringeriksbanen E16 og det svært negative klimaregnskapet?

DEMOKRATENE

■ nestleder Kent Andersen. Foto:document.no



- jernbane er den beste, raskeste, tryggeste og mest effektive metoden for frakt av store mengder gods og personer. Derfor ønsker vi å styrke jernbanebruken i Norge – særlig i forhold til tungtransport på veinettet. Færre vogntog vil bedre fremkommeligheten for privatbiler, senke slitasjen på veiene, og senke risikoen utenlandske vogntog representere. Vi ønsker en økonomisk løsning som gjør det svært lønnsomt å benytte jernbane fremfor vogntog, om nødvendig gjennom subsidier.

Demokratene vil ha mer jernbane i Norge. Men hva har gått galt? Bare 4 % av persontrafikken foregår på jernbane i dag, og det har sunket jevnt siden krigen. Det ser ikke ut at til at den massive satsingen på privatisering, anbud, internasjonalisering og forretningsmodeller har hjulpet.

Det ser heller ut til at «effektiviseringen» og kommersialiseringen har skapt mer forvirring, byråkratisering, ansvarspulverisering, forsinkelser og enorme prisøkninger. Vi i Demokratene skal ikke påberope oss å være verdensmestere på togdrift. Vi har respekt for yrkeskunnskap, og vil gjerne snakke med fotfolket på jernbanen i stedet for de høye herrer på toppen.

Demokratene ser ikke på jernbane som en forretningsmodell i Norge. Vi ser på jernbane som en samfunnsoppgave. Vi vil heller bruke tid på dette, enn å strø penger ut til utlandet. For Norge har penger nok, de brukes bare fullstendig feil.

Vi vil ikke automatisk gjenopprette NSB i all sin rustrøde prakt, for NSB var åpenbart vanskjøttet, byråkratisert, treigt og forsinket. Men en ting står klart for oss: NSB-monopolet fungerte på et vis, ikke minst overfor publikum: Det var oversiktlig, historisk, forutsigelig, fungerende, forsinket, billigere, og drevet av mennesker. Fra 1883 til 1996 gikk det alltid et tog med NSB, og når noe har fungert i over 100 år bør man kanskje ikke klusse for mye med det.

Jernbaneverket ble utskilt fra NSB i 1996 med ansvar for jernbanes infrastruktur. Det ble avviklet i 2017, og oppgavene overført til Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Jernbanedirektoratet skal utvikle jernbanen, men Statens jernbanetilsyn er tilsynsmyndighet, og det nasjonale jernbanenettet eies og driftes av statsforetaket Bane NOR. Det høres mer ut som byråkrati enn fremgang. Og det stoppet ikke der: Etter liberaliseringen ble det etablert en jungel av togselskaper. Norske tog leier ut rullende materiell til togselskapene, mens tekniske tjenester leveres av de statlige selskapene Mantena, Spordrift og Bane-service. Skal alt dette surret forestille mer effektivt, billigere og mer veldrevet enn gamle NSB?

Demokratene vil rydde opp. Vi vil ta penger som globalistene sløser bort i utlandet og heller oppgradere helårs transportruter mellom Nord- og Sør-Norge, slik at våre nordligste fylker blir lettere tilgjengelige og mer lønnsomme med tanke på varetransport og turisme, og her inngår også Nord-Norgebanen, gjerne helt frem til Kirkenes. «Det lønner seg ikke» roper globalistene, som bruker endeløst med milliarder på absurde klimaprojekter som aldri vil lønne seg eller fungere.

Vår drøm er å gjøre togdriften i Norge nasjonal, oversiktlig, enkel, upolitisk, og så billig og attraktiv at alle vil vurdere å ta toget. Kanskje trengs det en helt ny type tog i Norge? RoRo-tog med sovekupeer, og godsvogner med trailere, bobiler og privatbiler som suser på langs og tvers, for å avlaste veinettet, og spare tid og penger. Det er mange muligheter, bare man slutter å selge ut alt til utlandet, og tro at av noensinne blir god business i Norge. Da priser man seg ut av markedet. Og det skal ikke koste 3.169 kroner for en familie å ta toget tur retur Tynset Hamar. Det er ren sabotasje fra hvitsnippene som styrer norsk jernbane nå.

Demokratene er antiglobalister, og en ting er helt sikkert: Hverken Kina, EU eller noe annet land, skal eie en meter skinnegang av viktig Norsk infrastruktur.

Svar på spørsmålene:

A - Flytoget til Gardermoen viser at det er store utfordringer forbundet med høyfartstog i Norge, både på grunn av kostnadsnivå, topografi og værforhold. Vi vil nok prioritere vanlige tog opp til 160 km/t, og ser helst at de er norskeid og heter NSB.

B - Vi ser ingen prinsipiell grunn til det. Jernbane og veibygging bør

utfylle hverandre, ikke nødvendigvis følge hverandre. Globalistene har vist at Norge har endeløst med penger, så vi har råd.

C - Det er vi for. Og vi vet hvordan vil skal finansiere det: Ved å kutte offentlig sløsing på EU, bistand, utlandet, konsulenter, byråkrati og klimatiltak, og bruke pengene mer fornuftig. Da er banen finansiert på få år.

D - Ja. Hvis lave priser skaper et reelt trafikkgrunnlag gjør vi det – uavhengig om det lønner seg rent bedriftsøkonomisk. Vi ser ikke på jernbane som en forretningsmodell, men heller som samfunns viktig infrastruktur i et land hvor folk bor spredt. Vi ønsker også mer støtte til miljøer som ivaretar veteraner og museer. For oss er det svært viktig å ta vare på historien.

E - Ja. Og siden vår politikk er basert på å kutte offentlig sløsing på globalisme, globalisering, klima og EU, så er vi det eneste partiet som har pengene klare og kan holde ord.

F - Det høres ut som en god ide, gitt at det fjerner de enorme mengdene med vogntog som fyller opp veinettet vårt. Vi vil gi speditørene et tilbud de ikke kan si nei til. Det samme skal vanlige folk få. Det er for dyrt å bruke jernbanen i dag, og det er nettopp derfor bruken er så lav.

G - Demokratene anerkjenner ikke såkalte «klimaregnskap», ettersom det ikke finnes noen klimakrise. Det er et meningsløst, fordyrende pengesluk. Dermed har vi heller ingen ideologisk føring for å «elektrifisere» strekninger som opereres med trygge diesellokomotiv. Vi ser også på jernbane som samfunns viktig infrastruktur, og bryr oss derfor ikke om at det går underskudd eller slipper ut eksos, for vi tror ikke på globalistenes omstillingsmani, grønne drømmer og fremtidsutopier. Vi forholder oss til fornuft og fakta.

ARBEIDERPARTIET

■ Transportpolitisk talsperson Sverre Myrli. Foto: AP



- sier klart nei til høyresidens politikk for oppsplitting og privatisering av den norske jernbanen.

Høyres Linda Hofstad Helleland ledet Stortingets transportkomite i 2014, og fortalte til VG at hensikten bak regjeringens jernbanepolitikk var å «skvise så mye tannkrem ut av tuben at Ap ikke får puttet det

tilbake.» Utsagnet viser hvor ideologisk drevet høyresiden kan bli når de får makten over jernbanen.

Regjeringens politikk for oppsplitting og privatisering av jernbanen er et ideologisk prosjekt som ikke har ført til et bedre transporttilbud, hverken for mennesker eller gods. Den såkalte jernbanereformen har til nå kun ført til en fragmentering av ansvar, flere direktørstillinger, høye lederlønninger, utrygghet for de ansatte og nedgang i frakt av gods på jernbane. Til nå vet vi at reformen har kostet minst 1,3 milliarder. Det er feil anvendte penger når vi vet at stadig flere ønsker å reise med tog.

Mange av innstillingene og forsinkelsene i jernbanetrafikken skyldes feil på infrastruktur. De problemene løses ikke med å stykke opp og privatisere. Jernbanen trenger derfor bedre spor, flere avganger og nye tog, ikke flere direktører og nye logoer.

Regjeringens politikk betyr at vår felleseide norske jernbane nå må konkurrere med private, utenlandske aktører om banestrekninger, og eventuelt leie tog og skinner og billett-system hvis de vinner konkurransen. Konkurranse kan ofte være bra, men våre jernbanestrekninger er lite egnet for høyresidens dogmatiske markedstenkning.

Derfor vil Arbeiderpartiet sikre offentlig eierskap og kontroll i jernbanesektoren og stoppe konkurranseutsetting og oppsplitting. Vi må jobbe systematisk for å redusere vedlikeholdsetterslepet, og må opprettholde ambisjonen om å ferdigstille allerede vedtatte jernbaneutbygginger.

Passasjertallene har gått drastisk ned under koronaepidemien. Likevel vet vi at flere ønsker å reise med tog, og mye tyder på at passasjertallene kommer til å stige igjen. Interessen for å bruke tog som framkomstmiddel så vi lenge før jernbanereformen har fått virkning og de anbudsutsatte strekningene har startet opp. Derfor skal vi ikke tro på høyresidens politikere når de snakker om at regjeringens politikk gir passasjervekst. Passasjerveksten har begynt for lenge siden fordi stadig flere ønsker å reise kollektivt.

Riksrevisjonens la nå i vinter fram en rapport (Dokument 3:2 (2020–2021)) som viser at i perioden 2017–2019 er ikke flere tog i rute, at jernbanens eget mål for punktlighet ble ikke nådd i 2018 og 2019, og at andelen tog som er i rute har ikke økt. Dette skyldes ikke dårlig arbeidsinnsats fra jernbanens ansatte, men at de politiske rammevilkårene for jernbanen er for dårlig. Her har høyrepartiene et særlig ansvar.

Vi er kritiske til at regjeringen går bort fra ambisjonen om full InterCity-utbyggingen på Østlandet som ble vedtatt av Stortinget i 2013. Ambisjonen om dobbeltspor på Dovrebanen, Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Ringeriksbanen mener vi må stå ved lag. Vi går derfor inn for å styrke jernbanesatsingen fremover ved at det legges inn mer midler til videre planlegging av InterCity-utbyggingen.

Arbeiderpartiet er for å gjennomføre en konseptvalgutredning for Nord-Norgebanen, slik at jernbaneutbygginger i nord reelt kan vurderes ved neste rullering av Nasjonal transportplan.

Arbeiderpartiet ønsker at konkrete tiltak som gir mer gods-transport på bane må prioriteres i statsbudsjettet. Jernbanens konkurransekraft mot trailere og lastebiler må styrkes, og vi ønsker derfor en virkningsfull miljøstøtteordning for godstransport på jernbane. Høyre regjeringen gjør ingenting for å få mer gods over på bane. Riksrevisjonen kom i 2018 med tydelig kritikk av regjeringen for manglende oppfølging av arbeidet med å få mer av godstrafikken fra vei over til sjø og bane. Mengden gods som ble transportert internt i Norge falt med 1,9 prosent fra 2019 til 2020 viser tall fra SSB.

Arbeiderpartiet sier nei til EUs fjerde jernbanepakke, som stiller krav om anbud ved tildeling av kontrakter der det offentlige subsidierer jernbaneruter. Høyre regjeringen har gjennom jernbanereformen allerede lagt grunnlaget for konkurranse-



utsetting, oppsplitting og privatisering i Norge. Først og fremst må vi se om vi får et nytt stortingsflertall etter valget, for hvis de fire partiene som har vedtatt jernbanepakka får flertall, er det jo ikke tvil om hvordan dette blir.

Det som skal til for å få flere til å ta toget er å bygge mer moderne jernbane, anskaffe flere tog og sette opp flere avganger. Der hjelper ikke høyresidens jernbanepolitikk. Heller tvert imot.

MILJØPARTIET DE GRØNNE

■ Nestleder, Arild Hermstad. Foto: MDG



- jernbanen må bli selve ryggraden i norsk transport. Dessverre har tiår med feil politikk gjort at vi henger milevis bak våre naboland. Vi i De Grønne vil snu opp ned på norsk samferdsel, ved å kutte dyre og unødvendige motorveiprosjekter for å bygge raske og moderne togforbindelser både innenfor landegrensene og til utlandet. Vi må tørre å tenke stort nok!

Norge er det landet i Europa der folk flyr aller mest innenriks. Lave avgifter på flyreiser og dyre togbilletter bidrar til at flytrafikken utkonkurrerer toget på lengre reiser. Flyrutene mellom de store byene i Sør-Norge er faktisk blant de mest trafikkerte rutene i Europa. I tillegg prioriteres nesten alltid vei foran jernbane. I regjeringens transportplan for de neste 12 årene brukes rundt halvparten av pengene på veier, og flere store og unødvendige motorveiprosjekter inn til byene har blitt prioritert over kollektivsatsingen.

Samtidig har vi Vest-Europas tregeste langdistansetog. Enkelte steder går toget helt ned i 20 km/t som følge av utdatert skinnegang - det er totalt uholdbart. Bare ved en total omprioritering i transporten kan vi gjøre toget til førstevalg på reiser mellom de store byene i Norge og Skandinavia.

Det må bli kjappere og enklere å reise med toget. I dag går Bergensbanen tregere enn den gjorde på 90-tallet. Dovrebanen er utdatert fra Lillehammer og nordover, og kapasiteten på Intercity-delen mellom Lillehammer og Oslo er sprengt. På Sørlandsbanen og Trønderbanen prioriteres nye motorveier som E18/E39 og E6 som dytter jernbanen enda lengre bak i køen. Fortsatt går det dieseltog på flere godt trafikkerte strekninger i Norge, og manglende kryssningsspor og utdaterte signalanlegg gir lav kapasitet flere steder. Det er jo ikke spesielt rart at folk tar bil eller fly, når regjering etter regjering har latt jernbanen ruste fast i fortiden.

Når vi tar penger fra store motorveiprosjekter inn til byene og bruker dem på å bygge jernbane, ser vi store effekter selv på relativt kort sikt. Med MDGs prioriteringer blir reisetiden på Bergensbanen og Dovrebanen kuttet til under fem timer. Oslo-Stavanger blir 1 time og 40 minutter raskere med bygging av dobbeltspor på Vestfoldbanen, Grenlandsbanen og utbedringstiltak mellom Kristiansand og Stavanger. Vi vil også reversere regjeringens nedprioritering av ny Oslostunnel og starte opp igjen planleggingen så snart som mulig. Det blir ingen nasjonal togsatsing uten ny tunnel som kan doble kapasiteten gjennom Oslo.

Samtidig vil vi endelig sette spaden i jorden for det største utviklingsprosjektet i Nord-Norge på 100 år, Nord-Norgebanen. Som eneste parti har vi satt av 30 milliarder kroner til å starte byggingen i vår alternative nasjonale transportplan. Både gods og mennesker skal endelig kunne reise utslippsfritt helt til Tromsø. Slik blir jernbanen ryggraden i landet vårt, og behovet for fly og veitransport vil bli mindre.

Men minst like viktig blir det å bygge en jernbane som knytter oss til kontinentet. Norge er i ferd med å bli en mørk bakveie på det europeiske jernbanekartet. Over hele Europa bygges høyhastighetsbaner som knytter landene sammen. Om vi skal henge med i utviklingen, er toget bokstavelig talt i ferd med å gå, og vi må komme oss på så fort som mulig.

Et av togets store fortrinn, er at man reiser direkte fra bysentrum til bysentrum. Det sparer enormt med tid, og gjør opplevelsen mye mer behagelig for reisende enn å krangle seg gjennom sikkerhetskontroll og transport til og fra flyplass. Høyhastighetstog Oslo-Stockholm på under 3 timer er tider som lett kan konkurrere med fly. Samtidig som det er lett og behagelig, mener Organisasjonen Oslo-Stockholm 2.55 mener det er det største enkelttiltaket vi kan gjøre for klima i skandinavisk transportsektor. Det mener vi er en god investering.

Om vi bygger lyntog til Göteborg vil det åpne portene til hele Europa. Vi i De Grønne vil at det skal stå 'København', 'Berlin' eller 'Amsterdam' på avgangstavler rundt i landet. Om vi starter nå og samarbeider med våre naboland, kan vi i fremtiden ha nattog Bergen-Berlin på 11 timer. Du kan gå på toget etter middag i Bergen, våkne til frokost i København og spasere av til lunsj i Berlin sentrum. Derfra er det bare fantasien som setter grenser. Om du vil oppleve vill natur i Alpene, storbyer som Paris eller Amsterdam eller strender i Sør-Frankrike: Det går alltid et tog.

Som det meste annet, handler dette om prioriteringer. Vi i De Grønne er krystallklare på at fremtidens transport av gods og folk må foregå på bane, og vi er villige til å gjøre det som trengs for å sikre at Norge henger med i utviklingen ellers i Europa. Om vi satser nå, kan vi virkelig bli en jernbanenasjon. Det er en fremtid å glede seg til!

SEENTERPARTIET

■ Stortingsrepresentantene Siv Mossleth og Bengt Fasteraune.

Foto: SP



- vil skape et attraktivt og moderne togtilbud for passasjerer og gods og arbeider ut fra en langsiktig målsetting om at toget skal kunne konkurrere med fly og veigående trafikk om

å være et attraktivt transporttilbud mellom landsdelene. Jernbanestrekningene må rustes opp slik at de på sikt kan knytte regionene sammen i et klimavennlig, driftssikkert og raskere togtilbud. For å styrke godstrafikken og regulariteten i persontrafikken vil Senterpartiet arbeide for å bygge flere kryssningsspor, godsterminaler og nye signalsystem. Vi vil også vedlikeholde banestrekningene slik at regulariteten på jernbanenettet kan bli bedre.

Senterpartiet mener at det på enkelte strekninger kan det være hensiktsmessig å se bygging av jernbane og vei i sammenheng. Et eksempel på det er K5 mellom Bergen og Voss. Senterpartiet mener det er svært viktig å gjennomføre Vossebanen og E16 Arna-Stanghelle (K5) som et fellesprosjekt med veg og jernbane. En løsning med fellesprosjekt gir stor positiv synergieffekt, estimert til 4 mrd. kroner for strekningen Arna–Stanghelle, cirka 12 mrd. kroner for hele strekningen til Voss. Senterpartiet mener prosjektledelsen bør stå fritt til å planlegge for optimal framdrift som gir mulighet for anleggsdrift på flere inngrepspunkt samtidig. Statens vegvesen og Bane Nor har gjennom et slikt fellesprosjekt mulighet til å vise at de kan bygge vei og bane raskt og effektivt dersom også de får mulighet til det. Da Nasjonal transportplan ble behandlet før sommeren foreslo Senterpartiet at det ble bevilget 250 mill. kroner ekstra i første periode, for å sikre at veg og bane får samtidig oppstart.

Senterpartiet mener det er på tide igangsette arbeidet med å realisere Nord-Norgebanen. En jernbane i Nord-Norge er et nasjonalt prosjekt som vil redusere behovet for store veiutbygginger når næringslivets transportbehov øker og gi store muligheter for økt verdiskaping og aktivitet i nord. Jernbaneutbygging i Nord-Norge vil ha stor betydning for næringslivets transportbehov. Det vil også gjøre Norge mindre sårbar i beredskapssammenheng. Det er nødvendig med en uavhengig konsekvensutredning for en Nord-Norgebane som gir grunnlag for et oppdatert trasé- og teknologivalg. Senterpartiet ønsker å utbedre Nordlandsbanen og øke kapasiteten på Ofotbanen i tråd med behovet.

Senterpartiet har merket seg at realisering av tiltak i Godspakke Innlandet er høyt etterspurt blant landets næringsaktører. Norsk industri står klar til å investere stort i en bærekraftig industri, og at dette vil fremme det grønne skiftet. Skog er fremtidens råstoff og tre er fremtidens byggemateriale. Senterpartiet er også kjent med at tiltakene i godspakken har mange svært positive effekter og svarer godt ut målet om mer infrastruktur for pengene. I klimaplanen står det at man skal overføre 30 prosent av gods fra veg til sjø og bane. Gjennom en investeringskostnad på 2,3 mrd. kroner vil en oppnå svært høy samfunnsøkonomisk effekt.

I Nasjonal transportplan har Senterpartiet en rekke satsinger som kommer i tillegg til det regjeringen har foreslått. Senterpartiet vil legge inn 0,7 mrd. kroner i første periode og 1,6 mrd. kroner i andre periode for å elektrifisere strekningen Kongsvinger–Elverum–Hamar. Vi vil også bygge tilsving Kongsvinger, tilsving Elverum, tilsving Hamar og gjøre terminaltiltak på Kongsvinger (Brandval).

Senterpartiet holder fast på målet om utbygging av ytre InterCity. Frem til det er gjennomført, må Nasjonal Transportplan for planperioden 2022–2033, brukes til å få gjennomført

vesentlige tilbudsforbedringer. 2,7 millioner personer sokner til InterCity-trianglet. Vesentlige tilbudsforbedringer vil dermed kunne ha effekt for halve Norges befolkning. Utbyggingen er avgjørende for mobilitet og næringsutvikling på hele Østlandet. Det vil samtidig gi stor klimagevinst.

Senterpartiet er bekymret for de stadige kostnadsøkningene i jernbanesektoren. Store kostnadsøkninger på enkeltprosjekt gjør at andre viktige jernbaneprojekt må utsettes eller skrotes. Senterpartiet mener organiseringen av jernbanesektoren må gjennomgås, med sikte på å få tydeligere ansvarsforhold.

SOSIALISTISK VENSTREPARTI

■ Arne Nævra, transportpolitisk talsperson i SV og Karin Andersen, leder av kommunal- og forvaltningskomiteén på Stortinget og 1. kandidat for SV i Hedmark. Foto: SV



- bygging av jernbane ødelegger mindre natur enn veg, er energivinner, slipper ikke ut klimagasser, svevestøv eller mikroplast, og er mye mer energieffektiv enn biltransport. Jernbanen er enestående når det gjelder å raskt frakte store mengder gods og passasjerer over lange avstander – ingen annen teknologi vi nå kjenner kan konkurrere med tog. Klimakrisa og naturkrisa er to sider av

samme sak og da er en transportløsning som gir mindre utslipp og mindre arealbruk gull verdt. Jernbanen krever mindre areal enn firefelts motorveier, og elektriske tog har null utslipp. På toppen av det hele er de en behagelig og trygg reisemåte.

Vi snakker om transportsektorens gedigne kinderegge – ikke bare tre, men en haug av fordeler i én. Derfor er jernbanen det enkle svaret på mange av Norges transportutfordringer. Jernbanen er moderne og miljøvennlig og kan binde byer og landsdeler sammen. Likevel bygger regjeringa heller motorveier. Da river en også vekk mye av kundegrunnlaget for jernbanen og maler oss inn i et hjørne der vi tvinges til større utslipp enn nødvendig.

Heldigvis er det valg. Vi kan gjøre noe annet enn det å revis med Frp-statsråder ved samferdselsrattet har gjort. Vi kan erstatte flytrafikk mellom de store byene i Norge med høyhastighetstog. Intercity-strekningene må bygges slik at de kan inngå som del av en framtidig høyhastighetsbane, og dobbeltspor må bygges til Lillehammer, Skien og Halden.

SV vil også ha mer gods fra vei over på bane. Da får vi mindre utslipp fra veitrafikk, og mindre slitasje på veien, men det blir også tryggere for andre trafikanter. Vi vil ha en nasjonal plan for gods på bane, få strøm på strekninger som går på diesel og utvide miljøstøtteordningen for gods fra vei til bane og gjøre den permanent.

Regjeringa er i ferd med å gjennomføre en jernbanereform som betyr en fullstendig rasering av jernbanen slik vi kjenner den. SV er prinsipiell motstander av jernbanereformen og av



regjeringas planer om å gjøre anbudssystemet obligatorisk gjennom EUs fjerde jernbanepakke.

Viktig infrastruktur skal eies og driftes av det offentlige. Vi merket at noe raknet allerede da ansvaret for togene og skinnene skilte lag. Når signalanlegget var årsak til forsinkelser, var det NSB som fikk skylda, selv om de overhodet ikke hadde noe ansvar for vedlikeholdet lenger. Nå er ansvaret for forvaltningen av jernbanen splittet opp i en rekke nye selskaper, som skal kjøpe og selge tjenester til hverandre i god "New Public Management"-ånd. Der jernbanen er kinderegget, er New Public Management et råtten eple i transportsektoren.

Fagmiljøet forvitrer når det fordeles på utallige etater og private selskaper. Som om ikke det var nok, blir nå også passasjermarkedet på togstrekninger satt ut på anbud. Når selskapene er tvunget til å bruke samme skinner, samme tog og samme billettsystem, har de ikke andre faktorer å spare penger på enn å gjøre lønns- og arbeidsforholdene dårligere for de ansatte.

Regjeringa har latt transportsektorens kinderegg stå på stedet hvil de siste årene. Men jernbanen skal binde landet sammen, og være nettopp alle de utrolige egenskapene i én - det skal vi sørge for. Vi skal sette full fart i jernbaneutbygginga. Bygge ut Intercity-triangelen, gjenåpne Østfoldbanens østre linje for persontransport, koble sammen Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, og elektrifisere Røros- og Solørbanen. Til slutt skal vi også jobbe for tog ut av landet, fordi tog nettopp kan gå så langt, så fort. Jernbanen skal få den utbygginga både den og vi fortjener og som naturen og miljøet trenger.

Svar på spørsmålene:

A - SV ønsker å skape et attraktivt og landsdekkende togtilbud for passasjerer og gods gjennom moderne høyhastighetsbaner. Vi vil på sikt erstatte flytrafikk mellom de store byene i Norge med høyhastighetstog. En ny høyhastighetsutredning må på plass.

B - SV er for å se slike investeringer i sammenheng, men en forutsetning må være at jernbanen alltid må bygges ut først, blant annet slik at veien kan nedskaleres ved mindre behov.

C - SV tolker det som en tydelig beskjed om at bygging av Nord-Norgebanen skal iverksettes, og vil jobbe for at dette snarlig realiseres.

D - Ja, absolutt. SV går inn for å gjenåpne og ta i bruk Ålgårdbanen i ordinær drift.

E - Ja. SV vil hente inn vedlikeholdsetterslepet og satt av 460 mill til dette i vårt alternative statsbudsjett for i år.

F - SV vil utarbeide en ny, offensiv plan for gods på bane. Vi har brukt hver mulighet på Stortinget til å jobbe for godspakker og vil jobbe for å innfri investeringsbehovet.

G - Modellene for beregning av samfunnsøkonomisk nytte i alt for liten grad har vært gjenstand for kritisk vurdering, både av fagfolk og politikere. I modellene inngår f.eks. viktige parametere som tidsbesparelse og karbonpris for utslipp. Norge vektlegger tid spart langt mer enn våre naboland, og karbon-

prisen langt mindre enn f.eks. Sverige. Prosjekter med redusert reisetid kan komme bra ut selv med dårlig klimabudsjett. Dessuten må det påpekes at arealnedbygging av natur og dyrka/dyrkbar mark ikke overhodet er med i disse, modellene. De inngår i de ikke prissatte konsekvensene, som det heter. SV mener at modellene for beregning av samfunnsøkonomisk nytte for lengst er modne for full gjennomgang og prøvde å få med oss flertallet på i Stortinget på det uten å lykkes. Vi vil at det nedsettes et bredt sammensatt, offentlig utvalg der fagfolk innen bl.a. transport, klimaendringer, økologi og jordbruk er godt representert, for å utrede nye, mer bærekraftige modeller for samfunnsøkonomisk nytte i samferdselsprosjekter.

VENSTRE

Partileder Guri Melby. Foto: Stortinget



- klimaendringene er vår tids største utfordring, og vi er nødt til å utvikle ny politikk som kan ta oss med inn i det grønne skiftet. Her er tog et viktig bidrag i prosessen for å nå nullutslipps-samfunnet. I fremtiden må vi tenke nytt om transport og reisemåter, og tog er en bærekraftig og morsom reisemåte vi må satse på for å nå klimamålene.

Selv med elektrifisering av hele bilparken vil veier utgjøre et miljøproblem i form av vei- og dekkslitasje, støy, store arealinngrep, kjø og store omkostninger ved ulykker. Dekkslitasje fra biler utgjør nesten halvparten av alt landbasert utslipp av mikroplast i Norge. Og asfaltering alene slipper ut 460 000 tonn CO₂ i året.

Venstre elsker jernbane. Vi vil satse på jernbanen, for å flytte godstransport fra vei til bane og å få raskere og bedre passasjertransport som knytter bo- og arbeidsregioner sammen. Jernbanesatsinga de siste 8 årene har vært historisk og fortsetter i den nye NTP. Denne regjeringen har mer enn fordoblet satsing på jernbane siden 2013, og det har vært en økning i antall reisende med over 20 % siden 2013.

Men vi vil gjøre mer. Vi vil øke antall togavganger ved å bygge flere dobbeltspor, flere kryssningsspor, og ved å velge ruteplaner som gir mer kapasitet. Vi vil også jobbe for effektive jernbaneløsninger i norske bo- og arbeidsregioner og gjøre det rimeligere for pendlere å reise kollektivt. Derfor vil vi innføre makspris på månedskort. Vi vil jobbe for høyhastighetsbaner som knytter sammen våre store byer, og knytter Norge sammen med kontinentet. Vi må redusere reisetiden mellom de store byene og mellom Norge og andre europeiske land. For jernbane er ikke bare viktig i Norge, den er viktig i hele Europa. EU har gjort 2021 til Jernbanens år og vil løfte fram jernbanen i European Green Deal, som den mest bærekraftige og sikre transportformen, og som skal spille ei stor og viktig rolle i Europas fremtidige mobilitetssystem, – miljøvennlig, energieffektiv og med et stort og økende transportvolum.

Nattog er et viktig tilbud for å redusere jobbreise med fly. Det er viktig å flytte mest mulig flytrafikk til bane. Vi har vært pådrivere for og satt i gang utredning av jernbane i Nord-

Norge. Vi vil fortsette dette arbeidet for fremtidens nødvendige klimavennlige transportløft mellom nord og sør.

Vi vil fortsette å sette driften av jernbanestrekninger ut på anbud, slik at vi frigjør mer penger til å investere i selve jernbanenettet. Vi vil også utrede muligheten for å etablere Nye Baner, etter modell fra Nye Veier. Ved å åpne for å la private drive jernbane gjennom anbud vil staten de neste årene både kunne spare mange milliarder kroner og skape et bedre togtilbud.

Utvikling av jernbanen er essensielt. Høyhastighetstog gjør reisetiden kortere, og da blir det mer attraktivt å ta toget på lengre strekninger. En reise med høyhastighetstog fra Oslo til Bergen vil ta litt over to timer, mot nåtidens reisetid på cirka syv timer. Alternativet til tog er for de fleste å fly, men bare på denne strekningen slipper fly ut 212 ganger så mye klimagasser per passasjer i forhold til tog. Dette er utslipp som vi må forhindre hvis vi skal nå målene i Parisavtalen.

God samferdselspolitikk er viktig for å sikre alle frihet og muligheter i sine liv. Venstre vil gi muligheter til å reise effektivt med tog både i hverdagen og på lengre reiser. Derfor fortsetter vi en historiske satsingen på jernbane!

HØYRE

■ Leder av Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité, Helge Orten. Foto: Høyre



- siden 2013 har bevilgningen til jernbane mer enn doblet seg fra 14,4 milliarder 2014-kroner til 32,2 milliarder 2021-kroner. De reisende har reagert positivt på forbedringene. Det ble i 2019 gjennomført om lag 80 millioner togreiser, en økning på over 20 prosent siden 2013.

Høyre vil fortsette arbeidet med å løfte norsk jernbane til et moderne velfungerende transportsystem. Vi skal bygge opp under jernbanens fortrinn som transportform. Vi vil fortsette moderniseringen av jernbanesektoren og konkurranseutsette flere linjer for å gi det beste tilbudet til kundene. Jernbanereformen utgjør, sammen med regjeringens satsing på utbygging og vedlikehold, den største satsingen på norsk jernbane på over 50 år. Målet er bedre togtilbud og mer jernbane for pengene. Åpningen av togene for konkurranse vil så langt spare fellesskapet for 12 mrd. i anbudsperioden.

Når Jernbanereformen skal reverseres er ikke poenget til venstresiden at togtilbudet skal bli bedre. Poenget deres er ikke å redusere utslipp eller ha en politikk som gir pendlere et alternativ til bilen. Man ønsker rett og slett å ofre en moderne jernbanepolitikk for å gjenopplive statsmonopolet.

Vi ønsker å øke andelen reisende som velger kollektivtransport i alle deler av landet. Det betyr at alternativet til bilen må bli bedre. Behovene og mulighetene for god kollektivtransport er ulike i store byområder og områder med spredt bebyggelse. I områder med lav befolkningstetthet er gode overganger til buss og tog et viktig tilskudd til bilen, men bil er også nødvendig i områder med få kollektivavganger.

Dagens infrastruktur må tåle økt bruk, slitasje og klimapåkjenninger. Med ny NTP stanser vi veksten i vedlikeholdsetterslepet i første planperiode, og i andre planperiode vil etterslepet reduseres. I tillegg til ny infrastruktur og bedre vedlikehold er digitalisering et viktig stikkord. Nytt digitalt signalanlegg og bedre nettdekning for de reisende vil utgjøre sentrale elementer i moderniseringen.

For gods satser vi på kombitransporten. Hovedsatsingen er å bedre konkurranseevnen til næringslivet ved å styrke de tyngste relasjonene for kombitransporten. Det vil si mellom Oslo og Bergen, Oslo-Trondheim, Oslo-Narvik og Trondheim-Bodø. Flere av tiltakene som lå i «Godspakka» i førre NTP inngår nå i de fire effektpakkene for kombitransport, som vil auke godskapasiteten på jernbanen.

Skal flere ta tog må vi også samarbeide med Europa. Økt standardisering og harmonisering av regelverket, vil gjøre grensekryssende togtrafikk enklere og styrke jernbanens konkurransekraft. Det er ett av flere tiltak som kan bidra til at toget kan bli et mer attraktivt alternativ, både for persontrafikk og godstransport. EU er en viktig pådriver i klimakampen, og satser stort på å utvikle grensekryssende jernbanetilbud på kontinentet. God klimapolitikk handler om å kombinere utvikling med reduserte utslipp. Vi skal ikke reise mindre, men vi må jobbe for at vi kan reise mer miljøvennlig. Samarbeidet om jernbane på tvers av landegrensene handler både om effektiv person- og godstransport, men også om å kutte utslipp på hele kontinentet.

Med EUs fjerde jernbanepakke vil vi kobles tettere til kontinentet. Et felles regelverk gjør det enklere å skape en god og sammenhengende jernbane på tvers av hele Europa. Vår beliggenhet i ytterkanten av Europa gjør at vi er avhengig av et godt samarbeid med våre naboland og EU for at jernbanen skal være et reelt grensekryssende alternativ. Derfor er det ekstra viktig for oss å være en del av denne satsingen. Selv om vi samarbeider har det alltid vært et viktig premiss at norsk jernbane skal styres av norske myndigheter, også etter innføringen av EUs fjerde jernbanepakke.

De rødgrønne partiene snakker om at toget må bli et alternativ til fly- og biltransport. Da må visjonene omsettes til praktisk politikk. Ved å gå mot EUs fjerde jernbanepakke, viser de rødgrønne partiene liten vilje til å delta i det viktige jernbanesamarbeidet i Europa, og de politiske visjonene blir bare festtaler.

FREMSKRITTPARTIET

■ Nestleder av Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité, Bård Hoksrud. Foto: Stortinget



- mener at det må legges bedre til rette for persontransport med tog i befolkningstette områder. Dette innebærer at utbygging av intercitystrekningene må gjennomføres raskt med oppgradert standard til dobbeltspor. På lengre togstrekninger vil vi prioritere godstransporten og styrke satsingen på Godspakka. Jernbanen er en viktig del av en velfunge-

rende samferdselsinfrastruktur og FrP vil ta utviklingen videre blant annet med etableringen av jernbaneutbyggingsselskapet Nye Baner på de samme premissene som Nye Veier for veisektoren. Målet er mer ny jernbaneinfrastruktur og vedlikehold for pengene som investeres.

Svar på spørsmålene:

A - FrP vil oppgradere jernbanenettet mellom de store byene og landsdelene til å tåle høy hastighet.

B - FrP mener det er viktig å bygge ut en god samferdselsinfrastruktur i hele landet, det inkluderer både motorvei og jernbane. Det er viktig å se sammenhengen i infrastrukturen, samtidig som det er viktig å huske at den ene ikke utelukker den andre. Veitrafikken er fortsatt det viktigste i Norge for både privatpersoner og næringstransport og derfor er utvikling av hovedveiene gjennom et høyhastighetsveinett den viktigste jobben i kommende periode.

C - FrP er for å igangsette konsekvensutredning og bygge ut Nord-Norgebanen.

D - Vi har ikke tatt stilling til gjenåpning av noen konkrete baner, men mener det er viktig å ta med muligheten i planlegging av jernbanene i landet.

E - Ja. Vedlikeholdsetterslepet på jernbaneinfrastruktur skal avvikles. Manglene vedlikehold undergraver tilliten til jernbanen både for person- og godstransporten. Vedlikeholdsarbeidet må derfor styrkes betydelig. FrPs forslag til NTP ville også ta tak i vedlikeholdsetterslepet og fjerne dette både på riksveiene og jernbanen.

F - FrP mener helt klart tiltakene i Godspakka er viktige og har kjempet for å prioritere den. I vårt forslag til NTP foreslo vi å gi Godspakka 20 milliarder kroner mer enn regjeringen for å styrke og videreutvikle den.

G - FrP er for å få fortgang i byggingen av FRE16. Det vil gi et gigantisk løft for ringeriksregionen, en times kortere reisetid mellom Oslo og Bergen, store ringvirkninger og utvikling i bolig- og arbeidsmarkedet. Det er verdt å merke seg at KS2-rapporten peker på den negative effekten bompenger har på den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Lønnsomheten reduseres nemlig med hele 2,3 milliarder kroner når de tar bompengefinansieringen inn i beregningen. Det understreker FrPs poeng om at samferdselsinfrastrukturen må finansieres uten bompenger, det er til det beste både for brukerne og den samfunnsøkonomiske lønnsomheten.

RØDT



Godstog til Alnabu passerer Vevelstad st. på Østfoldbanen.

Foto: Roar G. Nilsson

■ Leder Bjørnar Moxnes. Foto: Ihne Pedersen



- høyresiden har styrt jernbanen i 8 år med katastrofale resultater. De har privatisert og stykket opp jernbanen i en hel haug med selskaper som sikrer ineffektiv drift og dårlige lønns- og arbeidsvilkår.

Høyresidens jernbanereform har hatt en lang rekke negative resultater. De mange selskapskonstruksjonene pulveriserer ansvaret, og setter sikkerheten i spill. Ministeren gir millionbonuser for å holde togene i rute første dagen de tar over strekningen, altså gjøre den jobben NSB alltid har gjort. Rødt vil i stedet bruke millionene på vedlikehold og drift.

Mens vi har fått rekordmange direktører på millionlønninger – Vy-sjefen selv tjener 5,5 millioner – så viste Frifagbevegelse tidligere i år at renholderne hos SJ må kjempe med nebb og klør i rettsvesenet for å beholde allerede moderate lønns- og arbeidsvilkår.

Og mens stortingsflertallet ønsker å legge norsk jernbane inn under EUs maktelite og sikre sosial dumping for all fremtid, så vil Rødt beholde jernbanen under fellesskapets kontroll og reversere regjeringens jernbanereform. Slik sørger vi for at penger bevilget til jernbanen faktisk går til jernbane og ikke i lommene på kapitalister med hovedkontor i Cayman Islands. Slik sørger vi for at nye stortingsflertall kan bruke jernbanen politisk – for eksempel som del i en overordnet samferdselsplan for å kutte klimagassutslipp.

Derfor var det trist å se at stortingsflertallet presset gjennom EUs fjerde jernbanepakke nå like før et valg. Om pakken blir innført mister vi muligheten til å bestemme over sikkerheten og organiseringen av jernbanen, og anbud, privatisering og konkurranseutsetting kan bli obligatorisk i all fremtid. Derfor har en samlet arbeidstakerside med Lokførerforbundet i spissen gått ut mot EUs fjerde jernbanepakke.

Jernbanen skal frakte folk rundt i landet, ikke penger ut av landet. Derfor ønsker Rødt å si nei til EUs fjerde jernbanepakke, stoppe de meningsløse anbudene, oppsplittingen, og snikprivatiseringen av jernbanen, og heller samle jernbanselskapene i ett, statlig selskap med ansvar for infrastruktur, transport, vedlikehold og renhold, under vår felles kontroll. Og vi kan gjerne kalle det selskapet NSB!

Et sterkt, offentlig NSB skal ha trygge lønns- og arbeidsvilkår og færre direktører, med overordnet målsetning å levere jernbane til folket – ikke profitt til kapitalen. Et slikt NSB skal være et kraftfullt virkemiddel i kampen for en rettferdig klimapolitikk, for alle forstår at selv om elbiler gir færre utslipp enn dieslbiler, så gir det enda færre utslipp om vi får flere til å reise kollektivt.

Rødt ønsker også kraftig vending i samferdselspolitikken. Mens regjeringen bruker milliardene på motorveier som øker klimagassutslippene, vil vi i stedet bevilge disse midlene til

lavere billettpriser, oppgradert jernbanenett, dobbeltspor fra sør til nord og å hente inn vedlikeholdsetterslepet i infrastrukturen så fort det lar seg gjøre. Vi vil ha høyhastighetstog til kontinentet, mer gods over på bane, flere togsett, flere sovevogner og flere avganger.

Dette kan vi gjøre fordi vi vil skrote en rekke av regjeringens prestisjeprosjekter i NTP, som Hordfast, Rofgast og Møreaksen, og generelt stoppe de rådyre motorveiprosjektene. I stedet ønsker vi Nord-Norgebane, sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, dobbeltspor på Ofotbanen, full Intercity-utbygging og dobbeltspor på Bergen-Voss.

Før regjeringsskiftet sa Høyres Linda Hofstad Helleland med henvisning til jernbanereformen, at de skulle «skvise så mye tannkrem ut av tuben at Ap ikke får putt det tilbake». Og Høyre har i stor grad levert på det. Ved å dele ut kontrakter og vedta den fjerde jernbanepakken, er det usikkert om Arbeiderpartiet vil reversere endringene.

Jernbanepakken skal etter planen implementeres av EØS-komiteen 11 dager etter valget. Rødt vil allerede nå utfordre de andre rødgrønne partiene, og særlig Arbeiderpartiet, på å komme med en garanti om at jernbanepakken reverseres etter valget. Det er alltid mye snakk om handlingsrommet i EØS-avtalen før valget, men typisk mindre handlekraft etter valget. Her er en glimrende sak å vise at det er mer enn bare fagre ord.

Skal vi lykkes med å få Arbeiderpartiet og de andre rødgrønne med på et tydelig retningsskifte etter valget, trengs et sterkt Rødt. Da sikrer vi en trygg, god klimavennlig, offentlig eid jernbane med skikkelige arbeidsforhold og godt tilbud for de reisende også i fremtiden.

KRISTELIG FOLKEPARTI

■ Stortingsrepresentant for Vest-Agder og parlamentarisk leder, Hans Fredrik Grøvan. Foto: KRF



KrF har store ambisjoner for jernbanen i det moderne transportsystemet fremover. Derfor satser vi også på et historisk nivå når det gjelder drift, vedlikehold og investeringer knyttet til utbygging og nye signalsystem. For å nå klimamålene må mer transport, både person og gods, over på jernbanen.

Vi vurderer behovet for høyhastighetsbaner, noe som for eksempel kan knytte oss nærmere kontinentet uten at vi benytter fly som transportmiddel. Både Oslo-Gøteborg og Oslo-Stockholm er spennende prosjekter, som på sikt kan bidra til å redusere utslippene.

Vi er for å se på investeringer på jernbane og veiutbygging i sammenheng, og vi har for eksempel Ringeriksbanen som nå vil bygges parallelt med E16 Høgstet-Hønefoss. Fellesprosjektet er beregnet å medføre betydelige besparelser, sammenlignet med separat utbygging.

Stortinget har bedt regjeringen om å starte realiseringen av Nord-Norge-banen. I første omgang vil dette bety at det lages en KVV for Nord-Norge hvor jernbane er ett av alternativene. Man må vurdere kostnadsnivå, men også nytteeffekt. Vi er selvsagt enig i at Nord-Norge trenger mer jernbane, men vi må se nærmere på hva dette vil koste skattebetalerne før vi stiller oss ubetinget bak prosjektet.

Vi har ikke tatt stilling til om noen konkrete nedlagte baner skal gjenåpnes.

KrFs satsing på jernbanen, senest gjennom den nye Nasjonale transportplanen (2022-2033) viser at vi ønsker en høy aktivitet hvor vi også følger opp med midler til dette. Den rammen som er lagt legger opp til at veksten i vedlikeholdsetterslepet stanser fra 2024/2025, selv om presset på infrastrukturen øker. Fra andre halvdel av planperioden legges det opp til et nivå på vedlikehold og fornyelse som reduserer vedlikeholdsetterslepet.

Vi har gjennom NTP lagt vekt på næringslivets behov for effektiv og miljøvennlig transport. Da er kapasitet, kostnader, regularitet og lønnsomhet for gods på jernbane, helt avgjørende. Vi vil derfor gå inn for tiltak som gir økt kapasitet på de viktigste godsstrekningene og effektivisere tømmertransporten. Det ligger et stort potensiale i å overføre mer godstransport fra vei og over på jernbane.

Regjeringen vil sette av betydelige ressurser for å effektivisere godstransporten og legge til rette for en omlegging i mer miljøvennlig retning. På jernbane legges det opp til en satsing på 18 mrd. kr i planperioden. Godspakken på jernbane inneholder terminaltiltak, kapasitetsøkende tiltak som bygging/forlenging av kryssingsspor og banekoblinger. For å styrke sjøtransporten prioriteres tilskuddsordning for overføring av gods, tilskuddsordning for investering i effektive og miljøvennlige havner og tilskudd til havnesamarbeid. Den samlede rammen for jernbanereform er 393 mrd. kroner.

KrF vil fortsette arbeidet med å bidra til å få mer gods over på jernbane. Vi er opptatt av å bruke penger på de beste prosjektene som kan bidra til å få dette til. Beløpet man prioriterer å bruke må tilpasses det enkelte års budsjett.

Fellesprosjektet bidrar til å knytte sammen viktige bo- og arbeidsregioner gjennom å øke mobiliteten og bidra til å korte ned reiseavstander. I tillegg korter prosjektet ned reisetiden på Bergensbanen mellom Bergen og Oslo betydelig. Selv om det er et samfunnsøkonomisk negativt regnskap, er dette likevel et prosjekt som har stor positiv betydning i den berørte bo- og arbeidsmarkedsregion og vil lette rekrutteringen av arbeidskraft og på den måten gjøre regionen mer robust og attraktiv.

Arendalsuka

Kort referat fra Bane Nors to arrangementer (Kl. 08.00 på tirsdag 17.08 og kl. 12.30 på onsdag 18.08.)

■ Torstein Fjeld

Møte 1, tirsdag: Hva blir transportpolitikken i neste stortingsperiode?

Møtet ble delt i tre avdelinger:

Del 1:

Presentasjon fra fagetatene:

Gorm Frimannslund, Bane Nor

Gro Bakstad, konsernsjef i Vy-gruppen AS

Ingrid Dahl Hovland, Vegdirektoratet, Statens vegvesen (SVV)

Anette Aanesland, adm.dir, Nye Veier

Del 2:

Presentasjon fra regjeringen v/ statssekretær John-Ragnar Aarseth

Del 3:

Korte innlegg fra følgende stortingsrepresentanter:

Nils Aage Jegstad, H

Sverre Myrli, A

Jon Gunnes, V

Arne Nevra, SV

Oda Sofie Pettersen, MDG

Del 1: Alt i alt, en tam forestilling. Fagetatene var veldig forsiktige og sa ikke annet enn det regjeringen til enhver tid forventer. Det var en rørende enighet mellom Bane Nor, Vy, SVV og Nye Veier. Alle var hyggelige og veldig blide. Gjennomgangstonen var at vi måtte ta vare på det vi har, få mest mulig ut av hver krone. Vi må komme dit vi skal på en trygg og miljøvennlig måte. Vi må være proffe utbyggere og være villig til å se hele reisekjeden. IC-satsingen og satsingen rundt de store byene var svært viktig og hadde et stort potensiale. Det ble nevnt at mange ropte på dobbeltspor, men det var å begynne i feil ende; vi må først spørre hva behovet var! Det ble videre sagt at det ofte skulle lite til for å få til bedring og bedre effekt. Gods på bane var viktig og vi må derfor bygge flere kryssingsspor. Viktig med samarbeid med næringslivet. Nye Veier med gode rammebetingelser, fikk skryt for helhetlig tenking og at de klarte å få mye igjen for pengene samtidig som de var flinke til å ta hensyn til miljø og klima. Ringeriksbanen ble nevnt som et fint eksempel på at Nye Veier også kunne bidra til bygging av jernbane.

FNs klimarapport ble nevnt spesielt av møteleder. Det ble understreket at SVV bidro sterkt og satte strenge krav i forbindelse med offentlige anskaffelser. El-biler og hydrogenteknologi var viktig her, og at vi også måtte ta alle indirekte utslipp med i betraktningene, uten at dette ble konkretisert noe videre. En kommentar som gikk igjen var at det var ekstremt dyrt å bygge ny jernbane. Oslo-Stockholm 2.55 ble nevnt som et eksempel på en god miljø og klimasatsing for her var det et enormt kundegrunnlag; 1,4 mill. reisende pr. år.

Del 2: Presentasjonen fra regjeringen v/ statssekretæren ga intet nytt. Han bare understreket det fagetatene hadde sagt.

Del 3: Korte innlegg fra stortingspolitikkerne.

H+A støttet i hovedsak det som ble sagt av etatene.

V var den første som nevnte begrepet høyhastighetstog, men at det var fryktelig dyrt. (Ikke en eneste gang under hele seansen nevnte noen at det var dyrt å bygge firefelts motorveier.) MDG og SV var de eneste som klarte å løfte debatten og si noe om miljø og klima, og hva som måtte til for å komme videre; mindre bil og fly og mer jernbane.

I følge disse var det dobbelt så stort potensiale mellom Oslo og Trondheim som det var mellom Oslo og Stockholm. Store motorveier, til stor skade for miljø, klima og arealbruk ble understreket.

Kort sagt, SV og MDG var de eneste partiene som var på linje med tenkingen til NNV, BKA og For jernbane. Avslutningsvis ble det også nevnt at mange håpet på nye konstellasjoner i regjeringsdannelser etter valget og som kunne gjøre endringer i NTP'en.

Møte 2, onsdag: Jernbanen er klimavinneren, kan vi være enige om det?

Møteleder var Torild Uribarri, konserndirektør kommunikasjon og samfunnskontakt og debattleder, Bane Nor. Hun understreket kort at samferdselen sto for 30 % av alle utslipp, mens jernbanens bidrag var kun 0,3 % av utslippene. Hun nevnte også at en undersøkelse hadde vist at ca. 70 % av det norske folk ønsket mer jernbane. Hun nevnte også den nye FN rapporten som burde få innvirkning på samferdselsdebatten.

Deretter korte faglige innlegg fra:

Stine Undrum, utbyggingsdirektør, Bane Nor:

Hun var opptatt av FN rapporten og at jernbanen var en del av svaret! Hun dro fram alle miljø og klimafordelene jernbanen har; knutepunkttenking, gods, punktlighet (som krever kvalitet på infrastrukturen), regenerering av strøm, mm. Hun nevnte at regjeringene har aldri brukt mer penger til jernbane enn nå.

Holger Schlaupitz, Naturvernforbundet:

Innledet med at jernbanen er klimavinneren! Jernbanen må erstatte bil og fly! Men moderne jernbaner må komme før nye store motorveier. Kommer de på likt, eller senere, faller klimaeffekten bort. Et annet poeng var at utbedringene må komme fort, vi kan ikke vente på klimagvinstene i mange tiår. Jernbanen har størst effekt; tog kontra fly, godstog kontra vogntog. Han hadde et foredrag om el-bilen som ikke er så miljøvennlig som mange later til å tro når man tar med hele bildet. Dette er for oss kjent stoff og innlegget var helt i samsvar med våre vurderinger i For Jernbane og i BKA, jernbanegruppa.

Joakim Valevatn, teknologirådet:

Han orienterte om digitalisering og moderne transportteknologi som kan bidra til endrede reisevaner og reduserte klimagassutslipp.

Til slutt innlegg og debatt fra de ulike politiske ungdomspartiene:

Oda Sofie Pettersen, MDG

Nikolai fra Porsgrunn, SVU

Håkon Snorheim, uH

KRFu, unge V, AUF, rød ungdom

Denne debatten var mye mere «på» enn moderpartiene når det gjaldt å satse på miljø, klima og jernbane. Unntakene her var vel unge Høyre og Krfu som snakket omtrent som moderpartiene. Venstre var også svært forsiktig. De andre partiene skåret, som forventet, høyt. Unge Høyre representanten var også tilhenger av offentlig/privat finansiering og mente at dette burde gi muligheter for satsing på høyhastighetstog slik som i utlandet. Ingen, hverken i debatten på tirsdag eller i denne debatten nevnte den muligheten et «Nye Baner» kunne ha i denne sammenhengen. Representanten fra AUF hadde et engasjert innlegg om viktigheten av å ta FN rapporten på alvor og «la ikke noe i mellom» i forhold til moderpartiet i denne sammenhengen. Det gir et håp om at holdningene også i moderpartiene, og spesielt i Ap, kan være i ferd med å endre seg i positiv retning.

Kanskje deler av NTP'en kan bli endret etter valget?

Prioriterer kollektivtrafikk høyst

I NAFs Trafikantbarometer for 2021 prioriterer den største gruppa spurte, 52 %, at de synes politikerne bør prioritere kollektivtransporten høyst. Mer satsing på jernbane kommer på 3. plass etter vegvedlikehold men foran bygging av nye veier.

Mer enn 4000 personer har svart på spørsmålene i det som er den mest fullstendige undersøkelsen av nordmenns hverdagsreiser og holdninger til transport, miljø og klima. Det er Kantar som har gjennomført undersøkelsen på vegne av NAF. Dette er femte gangen NAF utfører en slik undersøkelse. Hele undersøkelsen blir publisert rundt midten av september.

Ut fra funnene påpeker NAF at politikerne bør prioritere opp vedlikehold og ned nybygging av veg. De viser til at bare 20 % av vegmidlene brukes på vedlikehold.

Enormt og økende forfall på veiene

NAF peker på at etterslepet på norske veier vil koste om lag 100 milliarder kroner å utbedre. Mesteparten av dette er på fylkesveiene.

- Veiene skriker etter vedlikehold og klimatilpasninger, og behovet for skredsikring er stort. Med dagens tempo vil det ta 35 år å sikre veinettet mot skred og ras, sier Ingunn Handagard, senior kommunikasjonsrådgiver i NAF. Endringer i klimaet vil få følger for værforhold og nedbørsmengder, rasfaren vil øke og ras og skred kan komme på nye steder. Også Statens vegvesen har advart mot dette. - Signalet fra folk til politikerne er tydelig, de ønsker større fart på veivedlikeholdet,

og de mener dette er viktigere enn nye, store gigantprosjekter, sier Handagard.

Bompengetrøtthet

NAF mener det er to grunner til at folk vil prioritere vedlikehold foran nye veier. Det ene er en bompengetrøtthet. Når politikerne vedtar å bygge en ny vei så sender de store deler av regningen til landets bilister. Ferjefri E39 er ett eksempel på en strekning der bompengeregningen blir høy, sier Handagard. Det andre er at folk ikke forstår hvorfor det bygges så dyrt og så mye nytt, samtidig som de nedslitte veiene de kjører på til daglig ikke prioriteres, i form av vedlikehold, opprusting og forbedring, avslutter hun.

Spørsmålene og svarene

Tabell: Av de følgende ulike tiltakene, hva mener du er viktigst at politikere prioriterer? *Velg de tre alternativene du mener er viktigst at politikerne prioriterer.*

	Prosent
Satsing på kollektivtransport	52
Vedlikehold av eksisterende veier	51
Mer satsing på jernbane	38
Utbygging av nye veier	30
Bedre tilrettelegging for sykling	28
Tilrettelegge for miljøvennlige biler	21
Bedre tilrettelegging for fotgjengere	16
Utbygging av ferjetilbudet	6

Flere togforbindelser mellom Norge og kontinentet

Flere togforbindelser mellom Norge og kontinentet var tema på et digitalt seminar i mars 2021 i regi av NJS norske avdeling. Moderator var Øyvind Rørslett fra Jernbanedirektoratet.

□ Av Gunnar A Kajander (nestleder@jernbane.no) nestleder i FJ og Stig Forshult (s.e.forshult@telia.com) tidligere styremedlem i Svenska Järnvägsfrämjandet (FSJ) og har vært engasjert i foreningens redaksjonsgruppe.

Han ga et tilbakeblikk på de togforbindelsene som fans mellom Oslo og Berlin/Hamburg over Trelleborg-Sassnitz og via København og Rødby-Puttgarden. I dag er det ingen direkte og sømløse toglinjer mellom Oslo og kontinentet. Utover DSBs tog København-Hamburg kjører Snälltåget nattog Stockholm-(Malmö)-Hamburg/Berlin i perioden juni-oktober. Men dagens rutetabell Oslo-Malmö med mellombytte i Göteborg gir ingen effektiv tilslutning med Snälltåget i Malmö. En brutto reisetid på 10-12 timer med overganger (tog-til-tog) er ikke optimalt.

Fra Sverige deltok innledere fra Tågsemesterklubben (Tågsemester.nu), togoperatøren Snälltåget og Trafikverket, fra Danmark Banedanmark mens Norge var representert av Jernbanedirektoratet.

Susanna Elfors, Tågsemesterklubben

Tågsemester.nu oppsto som en facebookgruppe i 2014. Med årene har gruppen vokst og teller nå ca. 116-tusen deltakere. Av disse regnes rundt 89-tusen som aktive medlemmer. I 2019 startet man med foredrag og nådde dermed et større publikum, men fikk pause aktivitetene i 2020 pga. pandemien. Men før det rakk man å organisere flere populære gruppereiser med tog og tilsluttende transporter til f.eks. Haag i Holland, Lofoten og Italia. I samme periode økte antall Interrail-passeringer i Sverige fra ca. 8-tusen til 30-tusen.

Medlemmene kommer fra 10 nasjoner, de fleste fra Sverige. Kvinneandelen er klart størst med 72%. Det forklarte Susanna Elfors med at mennene for det meste består av tognerder, mens kvinnene velger toget som et klimavennlig alternativ.



Hun var klar på at togets potensiale må utnyttes bedre. Gruppen ønsker at bestillings- og billettordninger for internasjonale reiser må bli enklere og mer tilgjengelig. Forutsetningene er bedre samordning mellom aktørene og et større tilbud av gruppereiser og chartertog. Dessuten flere direkte nattog mellom Skandinavia og reisemål på kontinentet. Det må stilles større krav på investeringer for å utvikle nattogstrafikken både til Norrland og kontinentet. Neste generasjons nattog med nye togsett må kjøpes inn og produktet tilføres de kvaliteter som faktisk etterspørres.

Bernd Schittenheim, Banedanmark

Banedanmark trakk fram de muligheter som kommer når Fehmarn Belt-tunellen etter planen kan tas i bruk i 2029. Togfergen Rødby-Puttgarden er allerede avviklet og alle togene til kontinentet kjøres nå via Sør-Jylland over Padborg grense. Danmark utvider Ringsted-Fehmarn-banen for å kunne kjøre direktetrafikk gjennom tunellen. Man kommer å kjøre med tette tidtabeller København-Lübeck og videre til Hamburg. Med direktetog blir reisetiden København-Lübeck 1:52 timer, og med mellomliggende stopp 2:09 timer. Tilsvarende til Hamburg blir 2:30 og 2:50 timer.

Om forutsetningene gis burde det være mulig å forlenge trafikken over Øresundsbroen både til Malmø, Stockholm og Oslo. Her kan man tenke seg loktog i dobbelomløp enten med ECX-lok (Talga) eller Vectronlok (Siemens) som trekraft. Disse oppnår en hastighet på 230 respektive 200 km/t. Alternativt kan man benytte Bombardiers dobbeltdekkere type Twindexx med noe lavere hastighet, 160 km/t.

Men tunellen gir kapasitetsutfordringer når person- og godstog skal forenes. Opptil 200 tonn tunge og 835 m lange godstog krever sikkerhetstiltak. I framtiden kan tog lengdene dessuten komme opp i 1 000 m. Togstyringssystemet kan dermed bare slippe gjennom ett tog av gangen i hvert av tunellrørene. Godstogene kan holde 100 km/t med en avstand på 12 km mellom stasjonene. Det betyr at tunellen vil være sperret i ca. 10 minutter for hver passering. Med to tog i timen, og etter hvert tre, vil det blokkere omtrent halve tunellkapasiteten.

Marco Andersson, Snälltåget

Snälltåget (tidligere Veolia Transport1) ble i 2013 overtatt av Merresor AB som inngår i transportkonsernet Transdev. Da SJ la ned tysklandstrafikken i 2012 tok selskapet over og kjørte fram til 2020 Malmø-Berlin over fergeforbindelsen Trelleborg-Sassnitz. Etterspørselen var konsentrert til sommersesongen og noen helger utover høsten. Men i 2019 økte pågangen så mye at kapasiteten ikke rakk til. Selskapet bestemte seg da for å kjøpe inn 10 liggevogner av bra standard. Så kom pandemien og 2020 fikk salderes som et tapt år.

Men i juni 2021 håper man det skal være klart for ny oppstart av nattoget Stockholm-Berlin, da via Danmark og videre over Padborg grense på Sør-Jylland.

En familiekupé i liggevogn vil koste SEK 3 000. Sovevogner finnes ikke, men for minigrupper og alenereisende fører toget bekvemme sittevogner med hvilestoler.

Snälltågets ledelse har ambisjoner om å forlenge trafikken til Alpe, men det kommer i så fall å kreve en forbedring av ombordtilbudet.

Også Marco Andersson mente at en tilslutning til/fra Oslo burde være mulig. Problemet er at dagens tilslutningsforbindelser med bytte i Göteborg og overgangstider i Malmø på fire timer eller mere gjør det komplisert.

Jenny Aminoff, Trafikverket.

I 2020 fikk Trafikverket i oppdrag å se nærmere på mulighetene for å subsidiere nattog mellom Sverige og Europa. Flere forbindelser ble vurdert og man kom til at interessen var størst for en forbindelse til Köln og Brussel. Hun var av samme mening som Bernd og Marco om at en tilslutning med Oslo kunne legges inn i «pakken».

At interessen for klimasmarte reiser øker er en tydelig indikasjon på at etterspørselen etter flere direktetog mellom Skandinavia og Europa kommer å øke. Men når det gjelder statlig subsidiert trafikk får den ikke konkurrere med eksisterende kommersiell trafikk. Utfordringen har derfor vært å tilpasse subsidiene til EUs regelverk. Ett problem er at Tyskland ikke tillater opphandlet trafikk. For Sverige innebærer det at man må komme til enighet med de berørte landene. Togene skulle kunne få kjøre gjennom Tyskland på kommersielle vilkår. Men da må man finne en løsning for reisende som vil benytte toget på mellomstrekninger i Tyskland om natten.

Nå har Trafikverket kontaktet et antall togoperatører for å få inn anbud med frist i april 2021. Opphandlingen er tenkt å være klar i september 2021 med trafikkstart i løpet av 2022. Den operatøren som vinner anbudet har trafikkplikt.

Hanne Juul og Cesilie Skorstad Iversen, Jernbanedirektoratet

I januar 2021 leverte Jernbanedirektoratet en hovedrapport om «Persontog til utlandet» med forslag på tiltak for å styrke trafikken på de fire grensebanene mellom Norge og Sverige. Ettersom stadig flere ønsker å reise klimasmart også til utlandet, er toget et utmerket supplement til flyet. At togreisen tar lengere tid kompenseres av at reisen således blir en del av målet. En annen fordel som ble nevnt er at toget bringer en fra sentrum til sentrum. Man blir mindre avhengig av tilbringertransport, som mellom flyplass og sentrum.

Susanna Elfors fikk støtte for behovet av et mer brukervennlig bestillings- og billettsystem for reiser til utlandet. Mye kan oppnås gjennom et bedre nordisk trafikksamarbeid med færre overganger, flere sømløse tilbud og andre kunderettede tiltak.

For nordmenn framstår Stockholm, Göteborg, København og Hamburg/Berlin som de mest interessante reisemålene. For mellomriksbanene ble noen forutsetninger nevnt:

1) Narvik-(Bjørnfjell gr.)-Stockholm: Her finnes et potensiale for mer turisttrafikk, særlig fra svensk side.

2) Trondheim-Storlien-(Sundsvall): Trafikken over Storlien kan tiltrekke seg flere turister når hele strekningen Trondheim-Storlien grense på Trønder- og Meråkerbanen blir ferdig elektrifisert i 2024.

3) Oslo-Stockholm via Kongsvinger: Kapasiteten kan økes betraktelig med flere togomløp enn de to daglige som gjaldt før nedstengningen pga. pandemien.

4) Oslo-Göteborg via Halden og Dalsland: Minstekravet må være at man beholder samtlige fire togomløp når trafikken kommer i gang igjen etter pandemien, og da med de tre omløpene som gir korrespondanse med Malmø og København.

OBS: Ved presselegging i august var regulær grensepasse-rende togtrafikk med reisende fortsatt nedstengt på samtlige fire grensebaner.

1 Selskapet oppløst i 2011. 2 Den 27. juni 2021 gikk første avgangen fra Stockholm C etter oppstarten.

Ny E18 Dørdal

-Tvedestrand bør ikke bygges med fire felt

Reguleringsplanen for E18 på ovennevnte strekning er lagt ut på høring med frist for innspill 15. september 2021. Naturvernforbundet går mot en firefelts motorvei på denne strekningen. Det er viktig at kommunene nå ser sitt ansvar og sier nei til en firefeltsløsning og ja til utbedring av dagens vei.

■ Torstein Fjeld, Naturvernforbundet i Grenland. Wieger van Brunshot, Naturvernforbundet i Kragerø. Øystein Dalland, Naturvernforbundet i Telemark

Konseptvalgundersøkelse (KVU). Et alternativ for en 2/3 felts vei med midtdele og 90 km/t burde vært en del av beslutningsgrunnlaget for dette store prosjektet. En KVU skal vurdere samfunnsnyttene (økonomi, næringsnytte og arealbruk, miljø

og klima) før en eventuell gjennomføring av så store prosjekter. KVU'en for dette 4 felts motorveiprosjektet som Nye Veier legger til grunn, er 13 år gammel og speiler ikke dagens utfordringer med sterkere vekt på natur, miljø og klima.

Kostnader. Prosjektet koster nær 12 mrd. kroner og den økonomiske samfunnsnyttene er, etter veimyndighetenes beregninger, negativ. Likevel vil Nye Veier og politikerne bygge den. En fullgod utbedring av denne strekningen har en prislapp på rundt 3 mrd. kroner. Dermed kunne 9 mrd. kroner vært spart til andre samfunnsnyttige oppgaver.

Nullvekstmål for bytrafikken. Dagens trafikkmengder på strekningen tilsier en 2/3 felts vei. En 4 felts motorvei er overdimensjonert. Årsdøgntrafikken (ÅDT) for strekningen ligger rundt 10 000 kjøretøyer daglig. Veimyndighetene regner at en 2/3 felts vei har en kapasitet på 15-18 000 kjøretøyer. En



FEM PÅ TOGET

Denne gongen er folk intervjuet på Bergensbana. Dei er spurde om kva parti dei trur har størst truverde når da gjeld å satsa på jernbana og om Norge bør satsa mest på motorveg eller høgfallsbane framover.



Elin

Ho kom med bil til Gol stasjon og skal til Berkåk. Der går turen vidare med bil. Dette er ei fritidsreise som ho tek for fyste gongen. Ho valde toget av omsyn til komfort og at det fører til færrest bytter. Ho eig også ein sykkel. Til dagleg nyttar ho mest buss. - Eg har lite informasjon om politikken og er ikkje so engasjert, svarar ho. Ho synest me både bør byggje meir motorveg og høgfallsbane. - Jernbana bør absolutt utbetrast, legg ho til.



Solveig og Nikola

Dei reiser Oslo-Gol og skal til Hemsedal. Dei tok buss til Oslo S og ventar på stasjonen for å bli henta med bil. - Det er fyste gongen me tek denne turen. Me reiser ofte med tog. Til dagleg sykklar eg mest, fortel Solveig. Ho har ikkje bil. - Me kunne sitti på med bil, men det hadde vore trangt, og uansett måtte me reist kollektivt til Hønefoss legg ho til. Ho synest det er vanskeleg å seie kva parti som har størst truverde i jernbanesaker, men trur MDG vil satsa kollektivt. Ho likar tanken på å kunne bruke meir tog, men Norge har eit krevjande terreng å byggje høgfallsbaner i, avsluttar ho.



Andreas

Han har gått til Gol st. og skal til Hønefoss. Der går turen vidare med buss. Dette er ei fritidsreise han tek veldig ofte. Han eig ein MC. Han vonar at Tromsbana blir bygd, -der eg kjem frå, men eg hugser ikkje kva parti som er for, seier han. Han synest me bør byggje mest jernbane, det sparar meir på miljøet, meiner han.



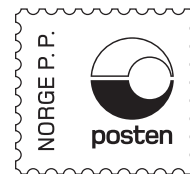
Synnøve

Ho kom til Gol stasjon med bil og skal til Oslo. Frå Sentralbanen går turen vidare til fots. Til dagleg køyrer ho mest bil. Ho eig ein sykkel, men brukar han ikkje. Ho har ingen oppfatning om kva parti som vil satsa mest på jernbana. Ho er for meir jernbane om dei kunne bygd meir spor i Sogn og Fjordane. (eg gjorde etterpå merksam på For Jernbane sitt framlegg om bane Voss-Vangsnos, noko ho sa ville treft bra på hennar reisebehov).



Sara

Ho gjekk til Geilo st. og skal til Fredrikstad st. Derfrå går ho også. Dette er ei fritidsreise. Ho har køyrd bil fram til no, men tenkte at no er det trygt å reise med tog att (korona). Til dagleg går og sykklar ho mest. Eg har ikkje lest partiprogramma, men trur det mest er MDG som vil satsa på jernbana. - Eg har ikkje nok informasjon til å seie om me bør satsa mest på motorveg eller høgfall. - Me bør prioritera da so er mest berekraftig, meiner ho.



RETURADRESSE: For Jernbane c/o Vidar Sætre, Åstveitvegen 3, 5106 Øvre Ervik

4 felts vei kan ta opp til 40-50 000 kjøretøyer. Vi må planlegge for fremtiden sier Nye Veier. Hvilken fremtid, spør vi. Vi har i dag for øvrig et nullvekstmål for biltrafikken i våre byer. En stadig vekst mellom byene harmonerer dårlig med dette nullvekstmålet.

Utslippsfri trafikk? Mange hevder at biltrafikken blir utslippsfri ved el-teknologien. Dermed synes det fritt fram for 4 felts motorveier. Forbruket blir ikke mindre med el-biler, økt bilbruk gir uansett økt forbruk. Elbiler belaster både el-forsyningen og produserer klimagasser. Produksjon av elbiler krever like store CO2 utslipp som produksjon av andre biler. Elbilene krever som andre biler store summer til infrastruktur med store utslipp av CO2 under byggeperioden og forbruk av natur. Elbiler er tyngre enn andre biler og krever mer energi til framdriften. Dette blir det kompensert for ved større virkningsgrad ved el-drift enn ved fossildrift. Støy, veislitasje og produksjon av mikroplast til havet fra dekkslitasje er lik for alle biler. Når hastigheten øker, øker skadene enda raskere enn hastigheten tilsier, noe som favoriserer 90 km/t. Reisetid. Innspart reisetid er uten praktisk betydning, men

når Nye Veier bare priser innspart reisetid høyt nok, ser det økonomiske resultatet straks bedre ut. Tungtrafikken må uansett holde seg til maks hastighet 90 km/t.

Trafikksikkerhet. Statens vegvesen og kompetente forskningsmiljøer understreker at en 2/3 felts vei med midtdeler og 90 km/t er minst like trafikksikker som en 4 felts vei for 110 km/t.

Jernbane. Det har vært jobbet med en parallell moderne Sørvestbane i 20 år som Nye Veier og våre politikere helt synes å overse. De overser også at 2021 er av EU utpekt som jernbanens år med mål å doble trafikken med høyhastighetstog fram til 2030.

Vi utfordrer våre hjemlige politikere på at kombinasjonen av en ny moderne jernbane for høy hastighet og en 2/3 felts motorvei på denne strekningen ville gitt oss det beste resultatet, både når det gjelder næringsutvikling, arealbruk, natur, miljø og klima, et resultat i pakt med Paris-avtalen, FNs bærekraftsmål og fremtiden.

STOLTE SPOR ➤



NORSK JERNBANEFORBUND



Medlemskontingent 2021
Dersom du ikke har betalt
ligger det en giro i bladet.