

PÅ BANEN

JERNBANEFORUM SØR

 Sørvestbanen

Årgang 2 · 2016



Dobbelt spor, dobbelt så lønnsomt

Side 5 | SAMMENKØBLING



KUNNE VÆRT
HJEMME OFTERE

Side 4 | PENDLER

MILJØRAPPORTEN
SIN OVERSKRIFT

Side 8 | MILJØRAPPORT



VARER PÅ
SKINNER

Side 10 | GODS



ET STOPP KAN
GJØRE ALT

Side 14 | HOLMESTRAND

Vi må komme i gang nå

Fornyingen av jernbaneinfrastrukturen i Norge går for sent. Vi kjører på 100 år gammel infrastruktur. Sørvestbanen er et stort og kostbart prosjekt, men et prosjekt som vil lønne seg på sikt. Om banen bygges raskt, opprettholder vi konkurransekraften, utvikler landsdelen og ikke minst så ivaretar vi klimamålsettingene.

Medlemmene i Jernbaneforum Sør forstår at det vil ta mer enn én NTP-periode for å ferdigstille Sørvestbanen. Men det er ingen grunn til å redusere innsatsen av den grunn. Vi har behov for en ny jernbane langs kysten fra Oslo til Stavanger. En effektiv og miljøvennlig måte å forflytte oss på - både ved intercitytog som stopper flere steder, og et høyhastighetstog som kjører ekspress med få stoppesteder. Med en hastighet på 250 km/t vil folk velge toget.

Ingen andre banestrekninger i Norge har et større potensial for å utvide arbeidsmarkedet og utviklingen i regionen. Sammen med en nåværende Sørlandsbane, gir en ny bane en spesielt robust korridor for godstransport. Høyhastighetsutredningen foreslo nettopp denne banen som den første som burde bygges ut i Norge på grunn

av det store markedspotensialet. Banen bygger videre på dobbeltsporsatsningen i intercity-området, hvor Vestfoldbanen er ferdig med dobbeltspor fra Oslo til Porsgrunn innen 2027. Å koble de ekstra kilometerne til Brokelandsheia vil gjøre en stor forskjell for regionen. Da er neste mål å få strekningen Brokelandsheia-Kristiansand, Kristiansand-Egersund og Egersund – Sandnes inn i neste runde.

Rundt halvparten av Norges befolkning bor i denne regionen. En jernbanekorridor mellom disse byregionene vil gi et helt nytt reisetilbud som ikke bare er miljøvennlig, men som vil gi en positiv vekst når vi knytter sammen en hel region som ett felles bo – og arbeidsområde.



Leder Jernbaneforum Sør
—
Jon-Olav Strand

UTGIVER



www.sorvestbanen.no

 jernbaneforumsor, sørvestbanen

 #jernbaneforumsor, #SørVestbanen

Tekst
Birte Hegerlund Runde
birte.runde@gmail.com

Design
Innoventi AS
www.innoventi.no

Trykk
Kai Hanssen Trykkeri
www.kai-hansen.no

PÅ TOPP TI

Seks norske eksperter har rangert de ti beste jernbanelandene i Europa. Østerrike ble vinneren. Storbritannia var svært nær gull. Norge er inn på topp ti - De har gjennomført noen store og viktige investeringsprosjekter på jernbane som har gitt stor uttelling. De har også lansert høyhastighetskonseptet Railjet, som er blitt kjempepopulært, sier Sven Marius Utklev Gjeruldsen til Jernbanemagasinet.

FORVANDLES TIL MODERNE BY

Moss – en ny by Mossingene har ventet i 25 år, men nå skjer det: Den mangeårige industribyen forvandles til en moderne by, der de fleste vil kunne gå eller sykle til stasjonen, skriver Jernbaneforum.

GIR ARBEID TIL MANGE

Det er satt av et budsjett på omlag 4,8 milliarder kroner til vedlikehold og fornyelse i år, og storparten av arbeidet skal utføres i de månedene som ligger like foran oss. Samtidig er det full aktivitet på de store investeringsprosjektene både ved Bergen, i Vestfold og på Follobanen. Alt dette gir arbeid til mange. Investerer vi 10 millioner kroner i jernbane, eller bruker tilsvarende beløp på fornyelsesarbeid, skaper vi omtrent fem arbeidsplasser, sier Elisabeth Enger, jernbanedirektør.

GREEN CARGO MED STORSATSING I NORGE

– Norge har ingen god forbindelse for gods på bane til Europa, men det har vi, sier konsernsjef Jan Kilström i Green Cargo til Jernbanemagasinet. Han ser et stort potensial mellom Oslo og Göteborg, der det i dag går 2500 lastebiler i døgnet.

65,6 MILLIONER REISER

65,6 millioner reiser er fasit for NSB i 2015. Det er en økning på hele 5,9 prosent. Størst prosentvis økning var det på 10 Bratsbergbanen med 26,8 prosent, i følge Jernbaneforum.

KREVER NYE GREP

Jernbanen er en viktig del av løsningen. Det forventes en betydelig befolkningsvekst i Norge de neste tiårene. Dette skaper økt behov for transport, ikke minst gjelder dette i og rundt de største byene. Toget er unikt som transportmiddel, men begrunnelsen for å tenke nytt er åpenbar. Økt satsing krever nye grep, sier Hans Fredrik Grøvan som representerer KrF i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité, til Jernbanemagasinet.

betjent

Kun gyldig billett
Stemplet eller validert

Carriage without
conductor
Stamped or validated
tickets only



Kunne vært hjemme oftere

Per Söderlind fra Risør har ukependlet fra Risør til Oslo i 10 år. Om toget hadde gått fortere, kunne han ha sett barna oftere.

TEKST: BIRTE HEGERLUND RUNDE

Det er søndag ettermiddag. Regnet vasker skinnene blanke på Gjerstad stasjon. Per Söderlind har stått her på samme tid i flere år. Etter at søndagsturen var unnagjort sa han ha det til barna for en arbeidsuke i Oslo. 10 år etter har han fortsatt samme reisevei. Og toget går fortsatt like sakte til neste stasjon.

Jeg reiser til Oslo søndag kveld med toget fra Gjerstad, og er tilbake i Risør torsdag kveld. Fredag har jeg hjemmekontor. Med et bedre togtilbud, kunne jeg vært hjemme oftere, sier pendler Per Söderlind fra Risør.

95 personer pendler fra Risør til Oslo. Omtrent 1000 Risørboere pendler til jobb i andre byer.

Drømmer om 6 mil ekstra

Med jobb som webutvikler i departementenes sikkerhet og serviceorganisasjon i Oslo, må han sjekke ut av familielivet fire dager i uken. Drømmen hans er at Vestfoldbanen kan strekke seg 6 mil ekstra til Brokelandsheia.

Ting tar tid. Men det har gått 25 år nå uten at noe har skjedd. Jeg er vel pensjonist når det i så fall kommer til å bli. Det er snakk om bare 60 kilometer. Til sammenlikning brukte de bare fem år på å lage en tunell under den engelske kanal, sier Söderlind.

Politikere må tørre

Han tror at det må politisk vilje til. Politikere som tør å ta den beslutningen.

Jeg tror fler ville ha flyttet til Risør om det var enklere å komme seg til jobb i Oslo eller noen av de andre byene langs togstrekningen på vei til Oslo. Grenlandsområdet kommer nærmere om vi blir sammenkoblet med jernbane, poengterer han.

Strekningsansvarlig i NSB, Dag Petter Helgesen, regner med at en slik forbedring av togtilbudet vil kunne medføre en trafikkvekst på strekningen Stavanger-Oslo på 25 prosent i løpet av de neste to årene.

– I dag ligger vi på ca. 900.000 årlige reiser, og vi anslår en vekst på mellom 150.000 og 200.000, sier Helgesen til Fædrelandsvennen.

Selv om det tar samme tid med bil, har aldri Söderlind vurdert bilen som alternativ. Heller ikke buss. Han blir kjørt av en snill kone den halvtimen det tar til Gjerstad togstasjon. På toget er det mulig å jobbe, det er en grønn måte å transportere seg selv og han slipper å ha en bil stående ubrukt i Oslo i fire dager.

«Togrevolusjon»

På Østlandet merker NSB pendlerrekord, siden flere velger å kjøpe enebolig utenfor sentrum i et presset boligmarked i hovedstaden. "Togrevolusjonen" på Østlandet viser at transporttrends er på rett spor.

– Jeg ville aldri kjørt bil til og fra Oslo hver dag, sier pendler Anja Lyng Bækken til Jernbanemagasinet.

Hun har bosatt seg med familien i enebolig i Eidsvoll, og med tre tog i timen mellom Eidsvoll og Oslo er

toget hennes naturlige transportvalg. Stadig flere tenker som henne.

Det poengterer også en undersøkelse DNB Eiendom har gjort. Vi pendler stadig lenger for å få råd til mer bolig.

Svenskene får det til

I Sverige går toget så det suser. De skal investere 106 milliarder kroner på veier og jernbane i perioden 2014 til 2025. Bedre togforbindelse over landegrensene har også vist seg å være gunstig. Den 15,9 km lange Østersundsforbindelsen mellom Malmö og København, med både bilvei og dobbeltsporet jernbane, har åpnet opp for mer pendlertrafikk og nye samarbeidsformer.

Nå er det også fremlagt en rapport som viser en mulig investeringsform for å bygge ut jernbanetilbudet – en såkalt OPS-løsning. Staten gir private investorer i oppdrag å finansiere, og over tid drive en infrastrukturfinansiering. Her overlates bygging, finansiering og eventuelt drift til et privat foretak.

Forplikter seg til å bygge

Trends er tog. Og toglinjer skaper synergier. 17.mai i år ble det klart at Södertälje, Trosa, Nyköping, Norrköping og Linköping har sluttet seg til en overensstemmelse med stiftelsen Sverigeforhandlingens forhandlere.

Denne østlenken utgjør dermed en del av den nye høyhastighetsjernbanen som skal trafikkeres med både høyhastighetstog og raske storregionale tog. Avtalen innebærer at kommunene forplikter seg til å til sammen bygge 55 000 bosteder og medfinansiere høyhastighetsjernbanen med 525 millioner kroner.

– At Södertälje, Trosa, Nyköping, Norrköping og Linköping får stasjoner ved den framtidige høyhastighetsjernbanen innebærer at vi nå setter fart på boligbyggingen, forstørre arbeidsmarkedsregioner og skaper tilvekst for hele strøket. I forlengningen skaper vi dermed tilvekst for hele landet, sier HG Wessberg, forhandlings-

person på Sverigeforhandlingen på nettsiden deres <http://sverige-forhandlingen.se/rapport-ops-losningar-ostlig-forbindelse/>

30 år tilbake

Regiondirektør øst for strategi i Jernbanelverket, Sjur Helseth, kan bekrefte at det er et godt samarbeid mellom norsk og svensk jernbane, når det gjelder forbedringspotensialet. Men vi ligger fortsatt 30 år tilbake for svenskene når det gjelder jernbaneutbyggingen.

Det er ikke uaktuelt med et slikt infrastrukturbidrag som svenskene har, men vi er på et helt annet utviklingsnivå enn dem. Vi bygger et Intercity-system nå, det gjorde svenskene for 30 år siden, sier Helseth.



Regiondirektør øst for strategi i Jernbanelverket

— Sjur Helseth

Hvorfor har svenskene klart det og ikke vi?

Norge har mer natur og mindre folk. I Sverige har de et større marked og i tillegg en betydelig eksportindustri som baserer seg på jernbanetransport, mener Helseth.

Han presiserer samtidig at den bakenforliggende årsaken til utbyggingen av intercitytogene til Halden, Lillehammer og Skien er et behov for regionforstørrelse. Med muligheten for å bo i disse byene, og jobbe i Oslo, fordeler du presset på boligmarkedet. Utbyggingen av Vestfoldbanen, som stykkevis blir ferdig helt frem til Tønsberg i 2024, er en kalkulert anbefaling

på bakgrunn av bosettingsmønster og trafikkbilde.

Sørvestbanen, eller Grenlandsbanen, som det har vært snakket om i alle år, kan få en viktig funksjon. Men det er en politisk diskusjon om, og eventuelt når den skal prioriteres, sier Helseth.

Selv poengterer han at en kobling mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen har betydning, ved at det er et felles marked i regionen sør-østlandet. Og ikke minst den positive miljøeffekten en overgang fra vei til bane vil ha for trafikken på denne strekningen.

Men det hjelper fortsatt like lite Per Söderlind. De 60 kilometerne med intercitytoglinje fra Holmestrand til Brokelandsheia er fortsatt ikke påbegynt. Han må fortsatt krenge innom Neslandsvatn, Bø og Nordagutu før han nærmer seg Vestfold og Oslo. Han velger likevel ikke bilen. Han liker å kjøre tog. Det kan også by på noen overraskelser. Som i dag. På skiltet som viser neste stasjon inne i togvognen står det plutselig Sydney. Da er det vel noe i det de sier – at med toget blir du koblet på verden...





Per Sønderlid har pendlet fra Risør til Oslo i mange år, og håper togstrekningen blir prioritert for høyhastighetsbane med flere avganger i døgnet.

PENDLERTIPS

Jan Rune Løvnæsæth som er markedsdirektør for Esselte i Nord-Europa har delt 9 tips med DN.no som kan gjøre deg til en effektiv pendler.

1. Planlegg arbeidsdagen

- Gjør klar dagens Todo-liste før du ankommer jobben og avstem eventuelle oppfølginger fra i går.

2. Benytt tiden til å oppdatere deg

- Tiden på toget eller bussen kan være en god mulighet til å gjøre research, slik at du er oppdatert og kjapt kan komme i gang med de konkrete oppfølgningene når du er på kontoret. Sosiale medier er også en stadig viktigere del av en virksomhets informasjonsstrøm, og en naturlig arena for research og oppfølging for mange, så benytt gjerne noe av tiden til å oppdatere deg før du kommer på jobb.

3. Svar på epost

- Prioriter de kjappe oppfølgningene som tar maksimalt 2-5 minutter, ettersom de er enkle å få avgårde. Du kan like enkelt besvare slike eposter fra nettbrettet eller mobilen som jobb-PCen, men pass på sidemannens lange blikk.

4. Finn passende arbeid

- Jobb med arbeidsoppgaver som er enkle å gjøre med den aktuelle enheten, og som samtidig ikke inneholder masse sensitiv informasjon. Det er tett med folk på bussen.

5. Velg rett arbeidsverktøy

- Mobilen er ofte for liten og PCen kan være for stor - så utforsk muligheten for å benytte nettbrettet på farten - da du ofte kan være mer effektiv med iPaden.

6. Beskytt iPad og de andre enheter mot «shoulder surfing»

- Vær på vakt mot sidemannens lange blikk. Om feil person får feil informasjon

kan det være kritisk for virksomheten. For mange kan det være skjebnesvangert bare å åpne eposten, eller fremvise emnefeltet, dersom sidemannen er nysgjerrig. Det finnes i dag flere løsninger som hindrer at sidemannen ser hva du driver med, deriblant Leitz Privacy Case. Dette kan være en god investering for deg og virksomheten, da du får større trygghet rundt hvordan du forholder deg til dataene på farten.

7. Ha ekstern lade- eller batteri-enhet

- Pendler du over lengre tid må du sørge for at du har ladet opp utstyret, og at du i tillegg har en ekstern ladeenhet eller batterier med deg.

8. Synkroniser systemene

- Mange ønsker å ha helhetlige løsninger som dekker flere ulike arbeidsbehov på farten. Skyløsninger som gir tilgang til dataene overalt, hele tiden, er en del av dette. Proffe pendlere vil ofte sette alt i

system og velger derfor gjerne en serie med mobile enheter og deksler som skaper et enhetlig uttrykk fra alt som vesker, bærbare høyttalere og ladere. En trend er at det gjerne bør matche. Fremtoning er alt, sies det, og på den måten ser du proff ut på farten.

9. Følg opp dagens gjøremål

- Ofte må man løpe før alt er fulgt opp, og med de riktige rutine og et nettbrett i hånden kan du som regel følge opp det resterende på farten, mens du likevel er på vei hjem. Slik blir kvelden friere og morgendagen enklere, og du unngår den dårlige samvittigheten.

Kilde: DN.no

Dobbelt spor, dobbelte så lønnsomt

Jernbaneløst anbefaler sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen i konseptutvalgsutredningen (KVU) for Grenlandsbanen som ble overlevert samferdselsministeren i slutten av juni.

TEKST: BIRTE HEGERLUND RUNDE

- Reisetiden Oslo - Kristiansand kan bli redusert til 3 timer og 23 minutter.
- Antallet reisende med tog vil øke betraktelig.
- Grenlandsregionen vil bli styrket.

Hovedkonklusjonen er at Grenlandsbanen vil være samfunnsøkonomisk lønnsom når vi regner med ringvirkningene, sier jernbanedirektør Elisabeth Enger om rapporten som ble overlevert samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen.

Hun mener at Grenlandsbanen vil kunne etablere et togtilbud som gir grunnlag for positiv regional utvikling i Agder-, Grenland- og Vestfoldområdet. På samme vis som Jærbanen har vist seg å være for Rogaland og byene langs jernbaneaksen.

Anbefaler dobbeltspor

Jernbaneløst anbefaler dobbeltspor, som gir muligheter for å kjøre flere tog for bedre lønnsomhet. Blir dette en realitet, kan du kjøre tog fra Kristiansand til Oslo på 3 timer og 23 minutter.

– Analysene viser at toget vil ta en økt andel av markedet med en så kort reisetid, sier Elisabeth Enger på Jernbaneløsts hjemmeside.

Det fremmes også muligheten for å etablere et lokaltogtilbud. Kostnadene for banen, anslår Jernbaneløst til å ligge på mellom 20 og 26 milliarder kroner avhengig av hastighetsstandard.

Jærbanen

– Veksten i byene mellom Egersund i sør og Stavanger i nord, kan de takke Jærbanen for. Den strekker seg 74 km med 19 stasjoner og holdeplasser. Den sto ferdig i 2009 og har resultert i en stor økning av reisende med toget – og en mulighet til å spre befolkningsveksten og skape aktivitet i hele fylket.

Jernbaneløst antar at det vil bli en befolkningsøkning her på 50 prosent innen 2040, og en økning i arbeidsplasser på 60 prosent. Da får toget en enda viktigere rolle. I 2014 ba derfor Samferdselsdepartementet Jernbaneløst om å bygge dobbeltspor mellom Nærbø og Sandnes som har hatt en raskest befolkningsvekst.

– Dette vil gjøre det enklere for

folk å benytte seg av jobbtillbud i hele Rogaland, og elever kan velge blant flere videregående skoler som ligger langs jernbanestrekningen, sier fylkesordfører i Rogaland, Solveig Ege Tengesdal.

– Det gjør det også enklere å velge tog fremfor bil. Du får en fleksibilitet og hyppige avganger gjør det enklere for folk å velge kollektivt. Komfortabelt er det også. Du kan sitte på toget og forberede jobb eller skole, tilføyer fylkesordføreren.

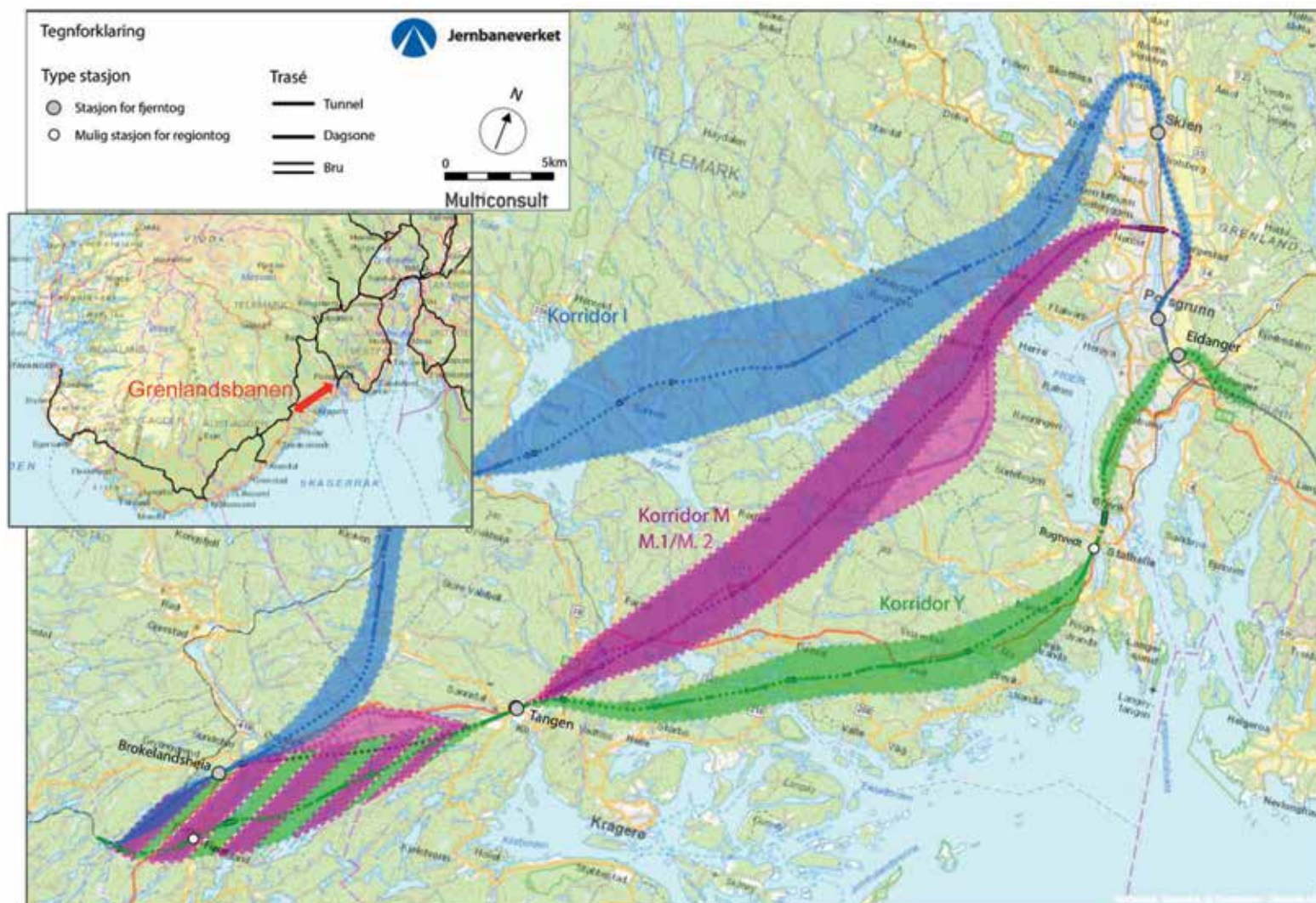
Regjeringen satser

– Regjeringen satser på jernbanen. Vi har økt både vedlikehold og investeringer. Samtidig ser vi på muligheter for å redusere reisetid ved å bygge nye strekninger. I dag har vi mottatt en utredning om en mulig kobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Grenlandsbanen kan binde fylkene Agder, Telemark og Vestfold tettere sammen, og redusere reisetiden mellom Oslo og Kristiansand betydelig. Utredningen er en del av arbeidet med ny Nasjonal transportplan, som legges fram til våren.

Neste stopp Tangen

– Engasjementet er stort for å få et stopp på Brokelandsheia i Gjerstad kommune. Våre analyser viser at prosjektets lønnsomhet blir høyest dersom Tangen (Kragerø) velges framfor Brokelandsheia som stopp for fjerntogtrafikken. I det videre arbeidet bør det imidlertid vurderes om Brokelandsheia kan være aktuell som stasjon for et framtidig lokaltogtilbud, sier prosjektleder for utredningen Jarle Vaage på Jernbaneløsts hjemmeside.

Konsept Y prioriterer kortest reisetid mellom Oslo og Sørlandet, konsept M 1B og M 1T er en videreføring av tidligere konsept vedtatt i Fylkesdelplaner, konsept M2 er billigkonseptet med enkeltspor og lavere hastighet



REISEPLANLEGGER

Reisetid Stavanger-Oslo i dag:
8 timer 12 minutter
Reisetid Stavanger -Oslo i 2028:
4,5 timer

Sørvestbanen

Sørvestbanen er en jernbaneplan som er ment å kutte ned reisetiden mellom Oslo og Stavanger til 5 timer, Oslo og Kristiansand til 3 timer og Oslo og Porsgrunn til 1 time og 40 minutter. Planen innebærer å ruste opp Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, samt å koble dem sammen ved hjelp av den planlagte nye strekningen Grenlandsbanen mellom Porsgrunn og Gjerstad.

Planen er lansert av Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland fylkeskommuner gjennom Jernbaneforum Sør, og er anslått til å koste omtrent 25 milliarder kroner. Strekningen anslås å kunne være fullført i 2028.

Ser til Sverige

Flere avganger og reduksjon i reisetid har gitt gunstige resultater for persontrafikken. Tog er i tiden. Fordi det er tilgjengelig. Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen trekker frem økningen i togreisende til Sverige med 10 prosent etter det forbedrede togtilbudet mellom Oslo og Stockholm med den svenske togoperatøren SJ som ble en realitet i august 2015.

- Denne utviklingen er svært gledelig. Den positive endringen kommer som en kombinasjonen av flere avganger, kortere reisetid, færre stopp underveis og

mer moderne togsett. Den gode mottakelsen som det forbedrede togtilbudet har fått, gjør at SJ på lengre sikt ønsker å øke antallet daglige avganger mellom Oslo og Stockholm. Dette illustrerer at det kan være potensial for mer grensekryssende persontransport med tog over lengre strekninger, både for arbeids- og fritidsreisende, skriver samferdselsministeren i avisa Glåmdalen i april.

Utvikler regionene

I Norge betyr en sammenkobling av Grenlandsbanen og Sørlandsbanen at togturen fra Oslo

til Kristiansand går via Tønsberg og videre til Porsgrunn eller Skien på nytt dobbeltspor. Deretter skal toget fortsette på en helt ny jernbanelinje til den treffer dagens Sørlandsbane.

- Det er snakk om å utvikle regioner. En slik utbygging kan virkelig få fart på regionene, sier Jon Olav Strand (KrF), fylkesvaraordfører i Aust-Agder og leder i Jernbaneforum Sør.

– Det er gjort markedsanalyser som viser at toget vil ta mye fra både buss, bil og tog. De vil få en overraskende stor markedsandel. Du kan jo tenke deg selv hva du vil

velge av å sitte på toget i 3 timer og 20 minutt i stedet for alle byttene som en flytur innebærer, sier Reidar Braathen, prosjektleder i Jernbaneforum Sør.

Nå er neste mål å få dette inn i forslaget til Nasjonal transportplan.

- Vi vil også holde seminarer rundt dette på Arendalsuka. Med vinkling på miljøgevinsten. Vi legger ikke på latsida, sier Braathen.

Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen mottok nylig av Jernbaneverket en KVV for Grenlandsbanen med en vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.

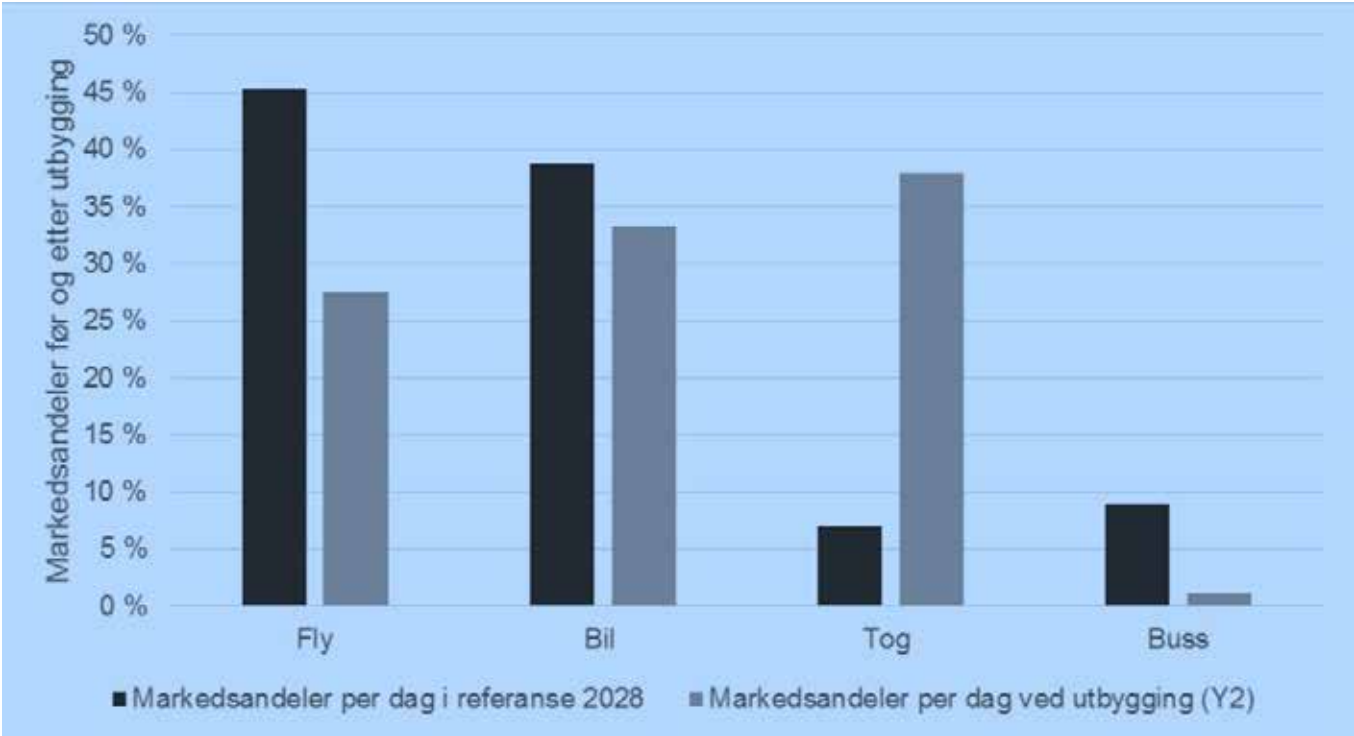




Byggingen av den dobbeltsporede Grenlandsbanen skrider sakte men sikkert frem, og vil i følge analyser både løfte togtrafikken og veksten i områdene rundt Grenlandsbanen betraktelig.



Markedsanalysen i rapporten fra Jernbaneverket viser at en dobbeltsporet høyhastighetsbane mellom Oslo og Kristiansand vil gi en markant økning i antall reisende med tog i stedet for fly mellom Oslo og Kristiansand.



JERNBANEFORUM SØR

Forumet som er etablert av fylkeskommunene Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland skal arbeide for en høyest mulig prioritering av jernbaneutbyggingen i regionen.

Jernbaneforum Sør er et regionalpolitisk samarbeid mellom fylkeskommunene i: Rogaland, Vest-/Aust-Agder, Telemark og Vestfold. De har samarbeidet i over 20 år om dette. (Etablert 23.september 1992)

Jernbaneforum Sør har som mål å utvikle en framtidig moderne jernbaneforbindelse mellom Stavanger og Oslo

Det utløsende prosjektet for Sørvestbanen er sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen; Grenlandsbanen

Regnet på miljøet

Et regnestykke viser at et dobbeltspor mellom Oslo og Stavanger blir ren vinning til klimakvoten.

TEKST OG FOTO: BIRTE HEGERLUND RUNDE

Det er et stort miljøtiltak å bygge denne banen. Vi ser her hvor mye vi sparer per år i CO2-bruk. Det er mange millioner tonn CO2, sier Oddbjørn Dahlstrøm i Asplan Viak og viser frem en graf som for vanlig dødelige må bli oversatt til forståelig språk for å skjønne budskapet. Dahlstrøm har nemlig dyddyk- ket i rapporter og KVV (konsept- utvalgtredninger) for å regne ut hvor miljømessig lønnsomt det er å bygge en dobbeltsporet høyhas- tighetsjernbane mellom storbyene Oslo til Stavanger. Han er ikke i tvil

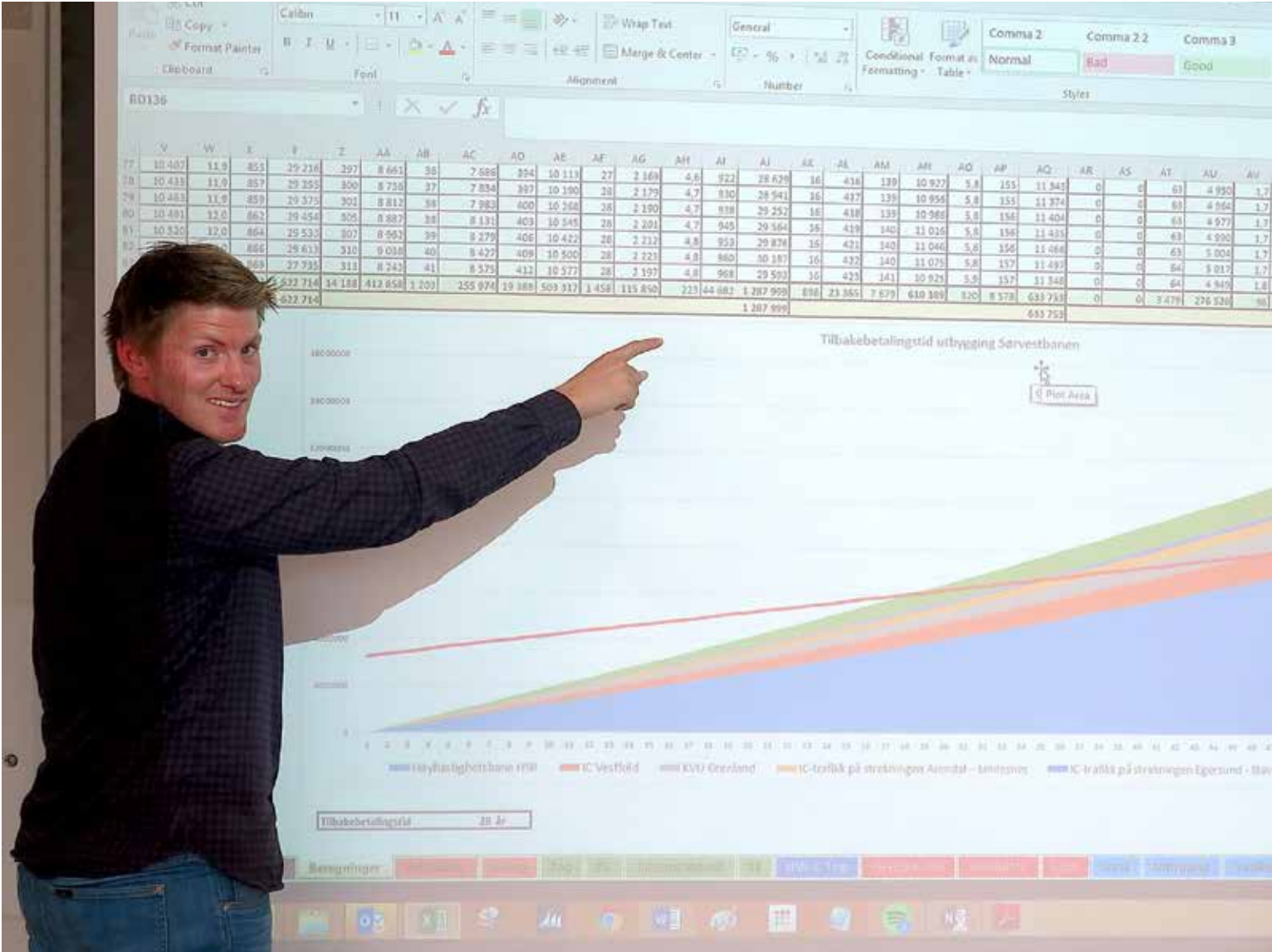
om at de banebrytende funnene han har gjort vil gi landet et veldig positivt CO2-regnskap om vi byg- ger denne banen. Faktisk vil det ikke – med ulike forutsetninger, ta mer enn 15-28 år før vi har ned- betalt CO2-gjelda vi har påkostet kloden om vi tenker miljø i alle ledd når vi bygger banen. **Må være dobbeltspor** Men altså, kort sagt handler det om at en dobbeltsporet jernbane både kan bygges miljøvennlig og kjøres på miljøvennlig. Etter maks 24 år vil denne transportformen gi null utslipp og bidra positivt til klimaregnskapet nasjonalt.

-Hvilken annet transportmiddel gjør det, spør Reidar Braathen, prosjektleder i Jernbaneforum Sør, som har tatt turen til Oslo for å se resultatene i rapporten han har bestilt fra Asplan Viak. - Bygger vi en slik bane, vil ef- fekten bli større enn vi beregnet. Det er et lite bidrag til Parisavtalen, poengterer Dahlstrøm nøkternt. Han har ikke lyst til å spå i glas- skula. Han kan ikke vite hvordan trafikkbildet ser ut om 24 eller 60 år. Kanskje har det kommet noe nytt og bedre på markedet. Det er ut i fra dagens transporttilbud han har regnet på dette. I analysen har han tatt hensyn til klimagassutslipp fra byene og ved å vedlikeholde en dobbelt- sporet jernbane mellom Oslo og Stavanger, klimagassutslipp fra å kjøre bil, buss, fly, lokaltog, høyhas- tighetstog og godstog 60 år frem i tid. I tillegg til en overført effekt – hvor mange passasjerer vil over- føres fra dagens transportsystem til en fremtidig jernbane etter en utbygging. Da har han kommet

frem til at vi sparer kloden for man- ge millioner tonn CO2-utslipp over en beregningsperiode på 60 år. - Vi har også tatt med lokalef- fekten, som å kjøre proppfulle tog flere ganger om dagen. Vi har tatt høyde for to høyhastighetstog per time i rushtid og en per time hver vei utenom rushtid, to ekstra intercity-tog per time hver vei mel- lom Oslo og Tønsberg, informerer Dahlstrøm.

Flere vil ta toget Et viktig moment i saken er også at om en bygger et dobbeltsporet høy- hastighetstog fra Oslo til Stavanger vil rett og slett flere ta toget. Mer trafikk tas bort fra veiene. - I tillegg ser vi at banen har enorm godskapasitet, tilføyer han. I Høyhastighetsutregningen fra 2012 ble utbygging av banen mel- lom Oslo og Stavanger nedbetalt med hensyn til klimagassutslipp etter over 60 år. Ved å inkludere overført effekt av lokaltransport og godstransport i tillegg til overført effekt av langtransport (høyhas-

tighetsbane) blir utbyggingen av banen nedbetalt etter kun 28 år. Dette viser at når det først skal bygges ut infrastruktur for bane, bør denne brukes så mye som mul- lig for å få mest mulig ut av infra- strukturen. Tallene er basert på Høyhastighetsutregningen fra 2012 og KVV for Intercitystrekningene på Østlandet og Grenlandsbanen. - Vi pynter ikke på tallene. Vi har gjort en konservativ utregning, bedyrer Dahlstrøm. - Dette overgår nesten forvent- ningene våre. Vi ser en helt annen virkelighet her, sier Jernbanefor- um Sørs prosjektleder når han får presentert tallene. Torsdag ettermiddag under Mil- jødebatten på Tyholmen hotell, presenterer Oddbjørn Dahlstrøm denne banebrytende rapporten, og viser enkelt hvordan du med en bevisst miljøtilnærming kan få ned nedbetalingstiden på CO2-kvoten.



Oddbjørn Dahlstrøm i Asplan Viak viser hvor mye vi kan spare miljøet om vi bygger høyhastighetsbane mellom Oslo og Stavanger.

Varer på skinner

Høyre, Frp, KrF og Venstre ønsker en godsavtale som skal flytte 300.000 trailere bort fra veien.

TEKST: BIRTE HEGERLUND RUNDE | FOTO: KNUT BRY

I følge NRK Sørlandet er de fire borgerlige partiene enige om tiltak som skal flytte 30 prosent av godstransporten fra vei til sjø og bane innen 2030.

- Til tross for at det er bedre for klimaet, er det dyrere og mer avgiftsbelagt for bransjen å frakte gods sjøveien, sier KrFs transportpolitiske talsperson Hans Fredrik Grøvan til NTB.
- Det ønsker vi å gjøre noe med, sier han til NRK Sørlandet.

Flytte 2,61 milliarder tonn 30 prosent av godstransporten, tilsvarer 2,61 milliarder tonn gods per kilometer. Disse skal bort fra veiene.

I forslaget ligger det også at bedrifter som velger å frakte varer på skinner eller sjø i stedet for vei, skal bli belønnet.

CargoNet AS er Norges største godstransportør på jernbane og er et heleid datterselskap av NSB AS. De vil være en av aktørene som vil få mer å gjøre om forslaget får gjennomslag.

Arne Fosen, administrerende direktør i transportfirmaet, har fortid som visekonsernsjef i NSB, og opplever at det fortsatt er en vei å gå før Norge kan satse på mer godstog.

- Den positive utviklingen er fortsatt sårbar. Vi må fortsatt bruke penger for å dekke inn etterslepet på vedlikehold, og etter hvert bygge ut kapasiteten og hastigheten. Sørlandsbanen er fortsatt en av Nord-Europas mest svingete baner med tydelige begrensninger for godstog mellom Stavanger og Kristiansand på grunn av tøffe stigninger, sier Fosen.

Stor utfordring.

Infrastrukturen er en utfordring for alle godsaktørene på jernbane. CargoNet er i tett dialog med Jernbaneverket for å få til bedre punktlighet, økt kapasitet på godsterminalene og lengre kryssningsspor langs skinnegangen.

- Men godstransport på jernbane fungerer stadig bedre. Økte investeringer hjelper, og i fjor

hadde vi den beste punktligheten på godstogene på lang, lang tid, mener Fosen.



Administrerende direktør i CargoNet AS
—
Arne Fosen

Likevel, i dag passerer daglig 2500 laste- og varebiler Svinesund med gods til og fra Norge. Prognoser viser at veksten vil fortsette å øke i takt med befolkningsveksten – og veksten vil medføre et betydelig utslipp av forurensende gasser.

For å forhindre økningen av lastebiler mellom Norge og Sverige, har en gruppe næringslivsaktører gått sammen og sett på mulighetene for å styrke godstransporten på jernbane mellom de to nabolandene, i følge Teknisk Ukeblad.

For å få til dette, kreves en omlegging av infrastrukturen. Næringslivsaktørene har utarbeidet en rapport, som legger frem et for-

slag om at næringslivet går inn i et offentlig-privat samarbeid (OPS) og står for de 15 milliardene kroner utbyggingen er beregnet å koste.

Gode inntekter

Floire Nathaniel Daub i Space Group Company har vært med på å bestille denne rapporten, og sammen med andre store næringslivsaktører som DNB, KPMG, Borregaard, Norske Skog og flere ønsker han å gjøre det som må til for å få den norsk-svenske jernbanestrekningen klar samtidig som Intercity-strekningen ferdigstilles, sier han til Teknisk Ukeblad (Tu.no).

- Inntektene fra gods- og passasjertrafikk langs denne strekningen kan, ifølge våre beregninger, betjene driftskostnadene for tog og vedlikehold for strekningen, samt rente- og avdragsbetjening av lånet på 15 milliarder, sier Daub til Tu.no.

Han ser for seg at den samfunnsøkonomiske gevinsten vil være beregnet til 7,5 milliarder kroner, med færre ulykker, mindre veislitasje og et lavere CO2-utslipp.

- Gevinstene viser svært god samfunnsøkonomisk lønnsomhet, sier han til Tu.no.

Et nytt dobbeltspor til sven-skegrensen er foreløpig planlagt ferdig i 2030.

Utvikle og investere

Roger Kormeseth, rådgiver

i Jernbaneverket, har bred bakgrunn fra logistikk og transport, i Norge og internasjonalt. Han er en sentral «pådriver» og «koordinator» for de godsrelaterte prosessene til Jernbaneverket.



Rådgiver i Jernbaneverket
—
Roger Kormeseth

- Slik jeg ser det, må man angripe dette fra to fronter. Det må utvikles og investeres for å gi godstransport på bane så gode rammevilkår som det er mulig innenfor akseptable rammer. Som vi vet er dette prosesser som tar tid. Tiden er nå imidlertid inne for å ta noen klare beslutninger på dette området. Gode rammevilkår er dessverre ikke nok. Skal jernbanen kunne ta ut sitt potensial må man derfor parallelt jobbe med å forbedre den operative driften for godsselskapene gjennom hele verdikjeden, sier Roger, som er svært optimistisk med hensyn til at gods på jernba-



Foto: Øivind Berg

nen skal klare å vinne nye markedsandeler i årene som kommer.

- Det vi trenger nå er et «felles løft» for gods på bane slik at vi kan sikre denne miljøvennlige transportformen en samfunnsmessig og forretningsmessig levedyktig fremtid. Det skal vi klare, avslutter Roger.

For eksempel er lange og tunge godstog en utfordring for jernbanestrekninger i stigninger.

- Kan hvis vi vil

Arne Fosen tror det er realistisk å få mer gods over på bane. Om vi vil. Han tror også et hurtiggående tog mellom Oslo og Stavanger vil gi positive ringvirkninger.

- Det vil først og fremst øke konkurransekraften for toget mellom Stavangerregionen og Oslo. Samtidig åpner det for industrien på Sørlandet og i Vestfold/Telemark som vil ha mulighet til enklere transport av store volum på jernbanen, tror Fosen.

CargoNets tog sparte i 2014 norske veier for rundt 500 vogntog hver eneste dag hele året gjennom. Det gir reduserte klimautslipp og økt trafiksikkerhet.

Beregninger viser at energiforbruket er 82 prosent lavere for transport på jernbane sammenlig-

net med samme transport på vei. CO2-utslippene er 94 prosent lavere og NOx-utslippene er 86 prosent lavere, ifølge beregninger gjort med Ecotransits miljøkalkulator, i følge nsbkonsernet.no.

Tog til havn

Voss Vann i Iveland, som tidlig i år ble kjøpt opp av et kinesisk firma, har i flere år ønsket å frakte vannet med tog og ut til havna i Kristiansand. Effektivt og miljøvennlig valg fra vannekspertøren. Og støttet av både Vest-Agder fylkeskommune, Aust-Agder fylkeskommune, og Jernbaneverket. Nå blir det en realitet takket være 10 millioner fra JBV til sidespor på Vatnestraum og Kristiansand havns oppussing av jernbanespor på havna.

Over nitti prosent av alt vannet som blir tappet hos Voss Production skal fraktes med tog.

- Målet er å få alt over på tog, sier John Helge Austgulen, fabrikk-sjef i Voss til Fvn.no, som er veldig fornøyd over at Kristiansand havn har fått opp igjen skinner helt ned til havna.

Kristiansand Havn har initiert prosjektet Vatnestrøm jernbaneprosjekt sammen med Iveland kommune.

CARGONET AS

CargoNet utfører godstransporter for næringslivet i et effektivt nettverk av intermodale terminaler i Norge og mellom Skandinavia og Kontinentet.

I samarbeid med Green Cargo AB tilbys transporter mellom Oslo og Sør-Sverige. CargoNet frakter trailere, vekselbeholdere og containere fra 20 til 45 fot.

Arne Fosen er administrerende direktør i CargoNet. Han var tidligere visekonsernsjef i NSB med ansvar for følgende avdelinger: Konsernadvokat, styre- og konsernsekretær, strategi- og forretningsutvikling, kommunikasjon og samfunnskontakt, IKT og HR.

- Alternativet må bli bedre

Mathias Bernander er varamedlem i Jernbaneforum Sør, og var tre år da interesseorganisasjonen ble stiftet. Han tar fortsatt fly fra Kristiansand til Oslo. Men har tro på at toget vil danke ut flyet om Sørvestbanen blir en realitet.

TEKST: BIRTE HEGERLUND RUNDE

Du som er utdannet statsviter og har studert og bodd i flere byer - som for eksempel Brussel. Hva er det vi mangler her i Norge for å bli like gode som øvrige land i Europa på kollektivtrafikken?

- Det som slår meg, etter å ha bodd mye rundt i Europa, det er at kollektivtransporten er bedre tilrettelagt der. Spesielt det at de sykler inn til togstasjonen i forstaden sin, og så tar de toget videre derfra til byen. Men de har jo også noen andre forutsetninger rent topografisk som gjør det enkle med jernbane, mener Mathias Bernander.

Han bor nå i Kristiansand etter en periode i Brussel i Trainee Sør. Han ser at noe har skjedd med kollektivtrafikken i hjembyen.

-I Kristiansand ser det ut til å være en suksess med at bilister kjører til et kollektivknutepunkt, og tar bussen derfra til byen. Dette er også noe som kan overføres til tog, mener han.

At vi må jobbe for å få mer togtransport i landet, er en av hans fanesaker. Transporten må bort fra vei og over mot bane. Miljøvennlig og enkelt. Det må bare være hyppig og godt nok tilbud så du ikke tenker på å benytte andre transportmidler.

- Det er håp

- Men det er vanskelig å få folk bort fra veibanen og inn på togsporet. Er det oljerikdommen som har gjort oss til en gjeng privatbilister, som ikke ser noe poeng i å bygge ut jernbanen når vi har veier og penger

nok til bensin?

- Jeg tror absolutt at det er håp for kollektivtransporten. Jeg tror ikke vi skal legge skyld på oljerikdommen. Tiden er inne for å investere fra oljerikdommen og inn i infrastrukturen. Det er en trend som jeg håper fortsetter, slik at vi har en bedre tilrettelagt kollektivtransport. For det er alltid slik at vi tar det enkleste valget - vi hiver oss i bilen. Men er alternativet bedre, velger vi det, sier Bernander.

- Du har sittet i fylkestinget for Høyre i Vest-Agder siden høsten 2015. Hva kommer du til å gjøre for å jobbe for en hurtiggående bane mellom Stavanger og Oslo?

- Jeg vil jobbe for nasjonale investeringer. Og jeg vil snakke frem budskapet slik jeg gjør nå. Dette er investeringer som vil bli fattet i den nasjonale transportplanen. Det er viktig at vi blir enige om dette på tvers, og at vi snakker om fordelene. Men det tar lang tid. Jeg var 3 år da Jernbaneforum Sør ble opprettet. Vi har ventet i 25 år, og gir aldri opp. Så vi må ha en god dose tålmodighet. Men jeg tror at virkeligheten i dag er annerledes enn for 25 år siden. Skal vi ha ned CO2-utslippene, som Klimaavtalen i Paris tilsier, må vi ha bort trafikken fra veiene.

- En unik posisjon

- Hva vil det gjøre med Sør-Norge om Sørvestbanen blir en realitet?

- Jeg tror det vil sette oss i en unik posisjon. Det kobler oss nær-

mere andre store sentra, og øker på det viset samarbeidet. Vi har en av de mest gunstige beliggenheter, som et knutepunkt mellom øst, vest og sørover som en port til Europa. Dette gjelder både persontransport og gods. En annen ting som er viktig, er at vi får godset vekk fra veiene. Når du har et godt samspill mellom sjø og bane, reduserer du transporten på veiene, mener Bernander.

- Under studietiden i utlandet var du så opptatt av å fortelle om alt det positive med Sørlandet, at du fikk kallenavnet «Mister Sørlandet». Hva er det som er så positivt med denne landsdelen?

- Jeg er ikke helt objektiv i den saken. Men vi er en landsdel som får til mye. Ryktet om den trege sørlending stemmer ikke. Vi har offshore, toppmoderne miljøvennlig prosessindustri og importindustri. Oppsummert er vi en landsdel med skaperkraft, innovasjon og vilje, sier Bernander.

Voss vann på banen

- Hvordan kan infrastrukturen i Norge styrke næringslivet enda mer?

- Med kontinuerlig utvikling, satsing på infrastruktur på sjø, bane og vei. Vi lever i en global verden med handel på tvers. Da kreves det samhandling på tvers, poengterer han.

- Hvordan kan flere enn Voss vann satse på godsfrakt med jernbanen?

- Voss Vann som holder til på Iveland, er et typisk eksempel på

at du må skreddersy løsninger for næringslivet. Her har vi en bedrift som vil frakte gods på jernbane fra Iveland til Kristiansand fordi vi har noen veier som er ordentlig dårlige, og de har uhell som både koster penger og sikkerhet. Det er viktig at vi finner logistikk løsninger for hver enkelt aktør, og at vi finner tilpassede løsninger for hver aktør. Det er viktig at noen går foran som foregangsaktører, mener han.

Lokal og statlig finansiering

Som foregangsaktører nevner han at både lokal og statlig investering kan være inne i bildet.

- Mer av sånn type ordninger har noe for seg. De må tørre å ta sjansen, men de må jo drifte og være konkurransedyktige også. Å finansiere infrastrukturer, må det offentlige gjøre, presiserer Bernander.

Han tror det er viktig at markedet tar en større rolle når jernbaneutviklingen skal skje. Det er enkelt å få til noe på kort sikt. Men om det varer, det er opp til markedet.

- Du selv da - tar du tog, fly eller bil fra Kristiansand til Oslo?

- Altfor ofte fly, fordi det går fortest og det er lettest. Det er så enkelt, at om det hadde tatt tre timer med tog, og hatt hyppigere avganger, hadde jeg valgt det. Det må bli enkelt for at folk velger det, mener han.



Mathias Bernander, varamedlem i Jernbaneforum Sør, tar fortsatt fly fra Kristiansand til Oslo, men håper at togtilbudet i fremtiden kan endre det.

Her står bildeteksten om bildet til venstre



Et stopp kan gjøre alt

Den spektakulære Holmestrand stasjon skal i slutten av 2016 flyttes inn til den nye traseen i fjellet, og gir et bedre intercitytogtilbud for innbyggerne – og utbyggere.

TEKST: BIRTE HEGERLUND RUNDE, LLUSTRASJON: RAMBØLL

Nye Holmestrand stasjon på Vestfoldbanen er en del av Østlandets nye og moderne InterCity-nett. En stasjon med fire spor bygges inne i fjellet i Holmestrand. Hele denne strekningen er på 14,2 km der 12,3 km går i tunnel. Denne ble påbegynt i 2010 og skal stå ferdig i løpet av 2016.

– Hva har dette å si for Holmestrand?

– Avstandene blir kortere, kanskje først og fremst til Dram-

men og Oslo. Det er det mange som har oppdaget, og vi har fått mange innflyttere fra dette området. I det siste har det også vært en interesse i resten av Vestfold for å kjøpe bolig i Holmestrand. Vi venter fortsatt på de gode løsningene i Kobbervikdalen/Drammen, og når de er på plass, vil reisetida til Oslo gå ytterligere ned, sier ordfører i Holmestrand, Alf Johan Svele (H).

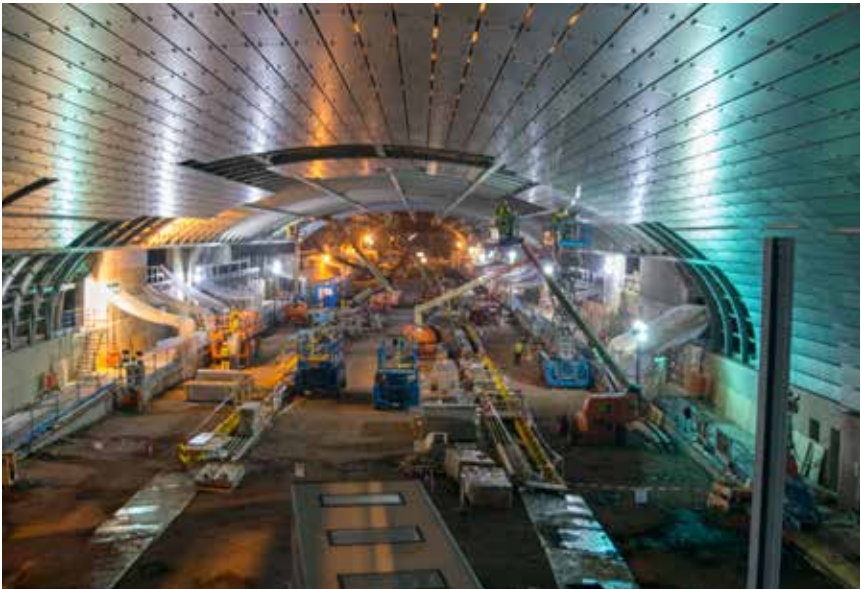
Heis ned til byen

Stasjonen får to innganger nede ved sporet, i tillegg til at det bygges

heis fra platået over byen, slik at en større del av kommunens innbyggere kommer i gang- og sykkelavstand til stasjonen. Stasjonen inne i fjellet blir unik i sitt slag, og beskrives som ingeniørkunst i verdensklasse.

Ordføreren har ved flere anledninger pekt på de store og positive ringvirkningene jernbanesatsingen har fått – og kommer til å få – i Holmestrand:

– Holmestrand har hatt positiv befolkningsutvikling de siste årene, og fortsetter å vokse i 2016.



Den nye Holmestrand stasjon blir unik i sin utforming, med heis inni fjellet og opp til perrongen.

Målet med Holmestrand stasjon er at det skal være godt med parkeringsplasser både for sykkel og bil, og hyppige bussavganger til og fra stasjonen, slik at folk velger tog.



Ordfører i Holmestrand
—
Alf Johan Svele (H)

Kommunen har satt seg et mål om 1,5 prosent årlig befolkningsvekst, og jeg tror de vil nå det målet, sier han.

Satser offensivt

– Det satses offensivt i Holmestrand om dagen, og kommunen har tatt sitt ansvar her. Vi har åpnet byen mot havna, og bygd ut småbåthavn og havnepromenade.

I planverket vårt har vi prioritert boligområder tett på trafikknutepunktet, og i disse dager bygger vi bibliotek sentralt i sentrum, og like ved en av inngangene til stasjonen. Vi ønsker å utvikle byen tett på jernbanen, poengterer Svele.

Store boligprosjekter

Også private utbyggere ser til Holmestrand. Ordføreren kan fortelle om en rekke store boligprosjekter som vil bli realisert de kommende årene. Det legges også til rette for næringsetableringer med jernbanen som utgangspunkt.

– Vi har en gunstig beliggenhet og er en oversiktlig by og kommune. Nå slår vi oss sammen med nabokommunen Hof, og vil med det styrke fagmiljøene i kommunen. Vi ser på jernbanesatsingen som viktig for næringsutviklingen. Det blir mange muligheter for å etablere kontor- og servicearbeidsplasser tett på stasjonen, og kommunen bidrar der vi kan, presiserer Svele.





Neste stopp Brokelandsheia

Er det en ting de er enige om i Gjerstad, så er det at de vil koble seg på verden. Med tog.

TEKST OG FOTO: BIRTE HEGERLUND RUNDE

Det er snakk om en 60 km lang strekning. En strekning som vil skape en betydelig endring i trafikken inn og ut av Gjerstads hovedstad, Brokelandsheia. Før levde de av skogbruket. Nå er

det handel og service som skaffer kommunen inntekter. Men det er likevel nødvendig å koble seg på resten av regionen. Og ordføreren i Gjerstad, Inger Løite (Ap), mener at toget – og en sammenkobling på Vestfoldbanen, er akkurat hva de trenger. Hun vil ha høyhastig-

hetstog. Det er hun ikke alene om å ville ha.

Sammen om dette

– Det er mye vi ikke er enige i. Men dette er vi sammen om, sier tidligere ordfører – nå fylkestingspolitiker Rune Hagestrand (H) og ler. Han har i årevis snakket om å lime Gjerstad enda nærmere verden ved å koble seg på jernbanelinjen til Vestfoldbanen som i dag er en del av det Jernbaneløpnet definert som «Intercitystrekningene», bestående av banestrekningene inn mot Oslo, der det skal bygges dobbeltspor. Strekingen skal etter planen ha sammenhengende høyhastighetsbane med dobbeltspor

mellom Oslo og Tønsberg i 2024, og mellom Oslo og Skien innen 2030. I den nylig framlagte nasjonal transportplan for perioden 2014 – 2023 er det en målsetting at Vestfoldbanen skal ha sammenhengende dobbeltspor på hele strekingen innen 2030. Det skal kunne kjøres halvtimesruter på hele banen innen 2026. Hagestrand og Løite har klokkeetro på at Sørlandsbanen snart vil bli koblet på Vestfoldbanen. Med knutepunktstopp på Brokelandsheia, før det kjører videre til Kristiansand og Stavanger.

Bør ligge øverst i bunken

– Vi har dokumentasjon på at vi bør ligge øverst i bunken. Vi sparer en

time i transport fra Stavanger til Oslo ved sammenkopling, og vi vil spare enda mer på Sørvestbanen. Den gamle traseen som er bygget inne i landet der få mennesker bor, kan blir brukt som avlastning og godstrafikk, mener Hagestrand som tror sammenkobling med Vestfoldbanen kan bli Jernbaneløpnet neste plan.

Dette vil knytte sammen regionene i øst og vest på en bedre måte, tror Hagestrand og Løite.

En landssak

En ny konsekvensanalyse fra Jernbaneløpnet er på trappene, og da vil det komme frem om Brokelandsheia som togstasjon er plottet inn i planen. Men Jernbaneløpnet er

Fylkestingspolitiker Rune Hagestrand (H) og ordfører i Gjerstad Inger Løite (Ap) har felles mål om å få høyhastighetsbane gjennom Gjerstad, med knutepunktstopp i Brokelandsheia.



veldig forsiktige med å gi noen signaler. Jernbaneforum Sør er ikke de eneste i landet som kjemper for sin strekning. For at det skal bygges ut, må det være samfunnsnyttig for en stor landsdel. Til nå har Grenlandsbanen vært den mest lønnsomme.

- Det er viktig å få frem at sammenbindingen er viktig for hele regionen, presiserer Løite.
- Hvilken virkning en knutepunktstasjon kan ha for å utvide et arbeidsmarked, med de sterke regionene vi har, er interessant. Det perfekte med jernbanen er at den vil koble oss bedre sammen. Folk kan lettere reise eller pendle mellom for eksempel Skien og Arendal, tilfører Hagestrand.

Mer kraft

Den tidligere ordføreren har jobbet for en sammenkobling til Vestfoldbanen så lenge han har vært aktiv i politikken. Han er medlem av Jernbaneforum Sør, og håper snart han kan komme seg raskere frem både til de andre agderbyene, østover mot Oslo og til flyplassene med intercitytog bundet sammen med en Sørvestbane. Så han enklere kan komme seg ut i verden.

- Vi bor midt i. Dette vil jo gjøre arbeidsmarkedet mer sammen-sveiset, ved at folk lettere kan jobbe flere steder enn akkurat der de bor. Folk ønsker å bo rundt der det er utvikling, så en fremtidig jernbane er positiv for befolkningsveksten, sier ordføreren.
- Nå bor det 2500 mennesker i Gjerstad. Vi har plass til en million, sier Hagestrand håpefullt.
- Med en ny jernbane, ser han i alle fall for seg en dobling av befolkningen i nærmiljøet.
- Går veksten opp, skaper dette masse positive ringvirkninger, mener Løite.

E18 som en blodåre

Med E18 som blodåre for Gjerstad, og med Brokelandsheia som hjertet, er de ikke i tvil om at jern-

baneskiner som kan ta høyhastighetstog vil pumpe enda mer friskt blod til kommunen.

- Med banen kobler vi oss på. Vi blir vi med - og ikke utenfor, fortsetter Løite.
- Brokelandsheia gjør at vi føler oss mer urbane, tilfører Hagestrand, som har sett mange attraktive boområder vokse frem rundt stedet.
- Hvordan skal du få folk til å droppe bilen – og heller ta toget?
- Om reisetiden blir så kort, går det av seg selv, sier Hagestrand.
- Men vi sier ja takk, begge deler. Både ny vei og raskt og hyppigere tog, gjør Brokelandsheia enda mer attraktivt, sier ordføreren.

Bindeledd

- De andre kommunene vil nyte godt av Gjerstad med en eventuell jernbane. Norsk Transportplan (NTP) i Norge er langsiktig, så det er realistisk at en slik jernbanetrasé vil være ferdig i 2030. Da er det naturlig at Brokelandsheia blir et bindeledd for transport utover til de andre byene langs kysten. Det er både samfunnsnytte og miljøvern i dette. Det bor tross alt mellom 4 – 500.000 mennesker langs denne strekningen nå, sier Hagestrand.
- Bedre togforbindelse mellom regionene, en fortetting langs korridoren hvor toget vil gå, og en betydelig økt konsentrasjon i byene, kan bli resultatet av en bedre jernbanesammenkopling mellom de tre fylkene Vestfold, Telemark og Agderfylkene. Det muliggjør også utvikling av nye knutepunkter av betydelig størrelse, som eksempelvis Brokelandsheia.

Tre spørsmål til fylkesordførere

TEKST OG FOTO: BIRTE HEGERLUND RUNDE

1. Hva synes du er den største fordelene med å bli tettere koblet sammen som region?

2. Sørvestbanen har det vært snakket om i over 20 år. Hvorfor tenker du det vil/ikke vil bli prioritert nå?

3. Når tok du toget sist?



Rune Hogsnes, fylkesordfører i Vestfold

1. Det kan gi nye muligheter for vekst i en stor og folkerik del av sørvest-Norge. Med en ny sørvestbane vil reisetiden kunne bli kuttet så mye at reisetiden mellom Oslo og henholdsvis Kristiansand og Stavanger vil utgjøre 2t15min og 3t35min. Et virkelig miljøalternativ til flyet.

2. Det er et stort nasjonalt fokus på å tilrettelegge for at veksten i trafikken skal gjøres med kollektivtrafikk. I så måte er et godt utbygd jernbanenett en svært effektiv og miljøvennlig måte å forflytte seg på. Bevisstheten på bruk av tog har vokst i befolkningen, og med enda bedre reisetilbud vil veksten i jernbanetrafikken fortsette å øke. Det blir bygget et dobbeltspor mellom Larvik og Porsgrunn i tillegg til at store deler av Vestfoldbanen vil stå klar med dobbeltspor i 2024. Det er igangsatt KVVU for Grenlandsbanen som første del av en ny Sørvestbane. Så ja, jeg er mer optimist enn på lenge.

3. Det går ikke en uke uten at jeg tar toget. Sist var i forbindelse med et møte i Oslo sist uke.



Solveig Ege Tengesdal, fylkesordfører i Rogaland:

1. Det gir større muligheter for å bo og jobbe på tvers av kommune- og regionsgrenser.

2. Mange ønsker å få til mer miljøvennlige transportløsninger. Vi sammenligner oss og får etterhvert mer erfaring fra reiser i andre land som har en større satsning på jernbane. Det gjør det enklere for flere å velge tog framfor bil. I tillegg har antall avganger og dermed kapasitet økt - som igjen gjør det enklere å la bilen stå.

3. I går.



Tellef Inge Mørland, fylkesordfører i Aust-Agder

1. Det vil gjøre Aust-Agder og regionen mer attraktiv å bo i, når man kan reise lengre på kortere tid. Sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen, vil også bidra til økte muligheter for pendling med tog.

2. Jeg tror det er viktig at vi står sammen i regionen om sammenkoblingen, og viser at nytten av den er betydelig større enn kostnadene.

3. I forrige uke. Jeg tar ofte tog mellom Arendal og Oslo. Det er en behagelig reisemåte, som gir meg mulighet for å arbeide underveis (når internett virker).



Tore Askildsen, fylkesvaraordfører i Vest-Agder:

1. En tettere sammenkobling med Sør-Østlandet utvider bo- og arbeidsmarkedet, det gir næringslivet mange nye muligheter for videre utvikling og vekst. Toget er et godt svar på våre klimautfordringer.

2. Vei har hatt førsteprioritet i mange år, og vi får nå gode 4 felts motorveier både østover og vestover. Nå mener mange av oss at tiden er kommet for prioritering av jernbanen, og det økte fokuset på klimaspørsmål gir toget god drahjelp.

3. Jeg tar nesten ukentlig toget mellom Oslo og Gardermoen, men den siste litt lengre togturen tok jeg i mars i år.

Vil slå et slag for en oppgradering av Sørlandsbanen til høyhastighetsbane

Stavanger og Rogaland Venstre, ved Stavanger Venstres nestleder Erik Hammer, støtter i Dagsavisen RA den 22. februar Norsk Bane sine påtenkte høyhastighets jernbanelinjer (lyntog) fra Stavanger, Haugesund og Bergen til Østlandet via Haukelibanen (Y-banen). Utgangspunktet for initiativet er at det årlig foretas 4 millioner flyreiser mellom disse byene.

Jeg vil gjerne slå et slag for alternativet, som er en oppgradering av Sørlandsbanen til en høyhastighetsbane (HH). Dagens trasé tilfredsstiller ikke behovet for rask person- og godstransport. Årlig transporterer NSB fattige 900.000 reisende mellom Stavanger og Oslo, derav halvparten på strekningen Stavanger-Kristiansand.

En fornying av Sørlandsbanen mellom Egersund, Kristiansand og Grenlandsområdet vil ha mange fordeler, særlig når det angår godstransport, men også i forhold til utvikling av nærings- og reise-

liv på Sør- og Vestlandet. Ved å anlegge linjen nærmere kysten, vil nærmere 700.000 mennesker i Sør Norge få et betydelig bedre og raskere kollektivt reisetilbud på vei mot Oslo. Høyhastighetsutredningen (HHU) fra 2012 viser at en utbygging av Sørlandsbanen nærmere kysten vil tiltrekke seg minst 5 millioner reisende, et tall som jeg tror er for pessimistisk.

Fra Egersund til og med Kristiansand bor 170.000 mennesker nær den 130 kilometer lange kyststrekningen. En høyhastighetsbane, hovedsakelig i tunnel, vil gi vesentlig kortere reisetid mellom Stavanger og Kristiansand, på en time og tretti minutter (HHU Alt. 2*, 250km/t). Ved å inkludere korte stopp ved turiststeder som Flekkefjord og Lyngdal, samt ved HH-stopp Mandal, vil mange ferierende på Sørlandet få et grønnere kollektiv reisealternativ. Med sin flotte natur har dette området potensiale til å bli Norges svar på

Cinque Terre i Italia.

Langs den 170 kilometer lange kyststrekningen fra Kristiansand til Skien/Porsgrunn (Grenlandsområdet) bor 200.000 mennesker. Allerede i 2010 presenterte Jernbaneforum Sør tanken om å knytte Sørlandsbanen til Grenlandsområdet og Vestfoldbanen. Avhengig av antall stoppesteder - HHU antyder Arendal som stoppested - vil reisetiden Kristiansand-Porsgrunn bli på 50-60 minutter.

Akkurat nå holder Jernbaneverket på å anlegge høyhastighetslinjen mellom Porsgrunn og Larvik, og etter hvert vil hele Vestfoldbanen og Drammen-Oslo oppgraderes til IC-standard med hastigheter opp til 250 km/t. HHU viser at reisetiden Stavanger-Oslo via denne kystbanen kan bli på 3.5 timer, avhengig av trasé og antall stoppesteder. Av alle HHU-strekninger vil denne få flest passasjerer, som vil koste 220 milliarder kroner.

Ifølge HHU vil Norsk Bane sin

Haukelibane koste 260 milliarder kroner, og gi vesentlig kortere reisetider mellom Vestlandet og Oslo, ja. Men da vil nærmere 300.000 innbyggere på Sørvestlandet mangle gode jernbaneforbindelser til Vest- og Østlandet. Bergensbanen skal oppgraderes for nærmere 50 milliarder kroner, og reisetiden Bergen-Oslo reduseres til 4 timer og 10 minutter. Da burde Sørlandsbanen gis et løft, først og fremst mellom Egersund og Kristiansand, og ved Grenlandsområdet.

Sist men ikke minst kan man ved en kystbane lett overføre mye av dagens veitransport til jernbanen og dermed få mindre tungtransport, veislitasje og forurensning. Godstransport er umulig ved Norsk Bane sitt alternativ.

Rogaland Venstre burde heller se sørover og til venstre, enn nordover og til høyre.

Leserinnelegget av Paul van Veen er publisert i Rogalands avis 29.2 2016

Milliardinvesteringer på Sørlandet

Ny jernbane fremmer landsdelens konkurransekraft

I et innlegg i flere av landsdelens aviser fremhever samferdselsminister Kjetil Solvik-Olsen regjeringens innsats for Sørlandsbanen og viser til ny ruteplan og økte bevilgninger til vedlikehold.

Det er vel og bra. Men, fortsatt kjører toget på en enkeltsporet bane, med veldig liten kapasitet. Fortsatt er gjennomsnittshastigheten på persontogene 69 km/t, tregest i hele Europa. Fortsatt går toget der hvor få mennesker bor, og de store folketette områdene på Sørlandet har ikke tilgang på toget. Fortsatt er det liten kapasitet, bratte stigninger og få møteplasser som gjør det vanskelig for godstransport på bane.

Derfor er det nærmest et mirakel at så mange tar toget. Det viser vel et stort ønske i befolkningen om å benytte tog når det er mulig.

Jernbaneforum Sør har vært på studietur i Sverige. Her kjørte vi tog i 200 km/t fra Malmö til Stockholm. Det holder ikke for svenskene, som nå planlegger høyhastighetstog (330 km/t) mellom Stockholm, Malmö og Göteborg. Årsaken er at svenskene ikke vil tape konkurransekraft til viktige

europiske land. Det blir dyrt, men svenske myndigheter føler de ikke har råd til å la være. Som kjent foregår det en storstilt utbygging av nye moderne høyhastighetstog over hele Europa.

Jernbaneforum Sør ønsker å knytte de store vekstområdene i Stavanger og Oslo sammen med en moderne dobbeltsporet bane langs kysten. Kjøretiden blir 3:30 fra Oslo – Stavanger med stopp i de største regionale byenes langs banen. I tillegg kommer mulighetene for lokaltog og gods. En slik bane vil øke landsdelens konkurransekraft og føre til regional utvikling.

Spørsmålet er om regjeringen ønsker å legge til rette for økt konkurransekraft og regional utvikling på Sørlandet? Så langt finnes det ikke engang en plan for hvordan fjerntogene skal utvikles i Norge.

Det er grenser for hvilke resultater som kan oppnås med å pusse og gnikke på en 100 år gammel infrastruktur som i tillegg går der få bor.

Leserinnelegget av Jon Olav Strand, leder Jernbaneforum Sør, fylkesvaraordfører Aust-Agder fylkeskommune og Reidar Braathen, prosjektleder Jernbaneforum Sør har vært publisert i Agderposten og Fevennen



DETTE SKJER MED
SØRLANDSBANEN I 2016:

- Egersund–Sandnes: Bygging av nytt kontaktledningsanlegg med autotrafosystem (213,5 mill)
- Utskifting av bru ved Launes i Egersund
- Forberedelse til ballastrensing
- Egersund–Moi: Fornyelsesarbeider på kontaktledning
- Forsterkning av fyllinger, rassikring og andre underbygningstiltak

DETTE SKJER MED
VESTFOLDBANEN I 2016:

- Vestfoldbanen Bygging av 14 km nytt dobbeltspor Holm–Nykirke, ferdig høsten 2016. (Banen stengt 29/10–21/11 for ombygging og innkopling av nytt dobbeltspor).
- Bygging av 22 km nytt dobbeltspor Farriseidet–Porsgrunn, ferdig sommeren 2018
- Sporoptimalisering av 'Ringene' i Tønsberg
- Sem stasjon: Utskifting av sporveksler og fornyelse av spor 2

25 ÅR SIDEN

I 2017 er det 25 år siden Jernbaneforum sør ble etablert av fylkene Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland. Målet for dette samarbeidet har hele tiden vært å ha fokus på en jernbaneutbygging som gir en kort reisetid fra Oslo til Kristiansand og videre til Stavanger, samt bygging av en jernbane med stasjoner i de mest folkerike områdene langs kysten.

NY PASSASJER-REKORD FOR NSB

Den store veksten på antall reiser med NSB Persontog fortsetter. I 2015 var veksten på hele 5,9 prosent. Totalt ble det foretatt 65,6 millioner reiser med NSBs tog i 2015.

-Vi har som mål å gjøre togreiser best mulig for flest mulig, spesielt for de mange som skal til og fra jobb hver dag. Vi ser at kundene er mer fornøyd med oss på våre kundeundersøkelser, men fortsatt jobber vi hardt for at kundene skal få enda bedre tilbud og service, sier konserndirektør og leder for NSB Persontog, Tom Ingulstad.

2,4 MILLIONER FLERE
PÅ TOGET

NSB-konsernet hadde et driftsresultat på nær 1,7 milliarder kroner i årets åtte første måneder.

– Det er fremgang i alle forretningsområder, og spesielt persontogvirksomheten går godt, sier konsernsjef Geir Isaksen i NSB til nsb.no.

NSB-konsernet hadde driftsinntekter på vel 9,8 milliarder kroner etter årets første åtte måneder, opp fra 9,7 milliarder kroner i samme periode året før. Driftsresultatet ble nær 1,7 milliarder kroner, mot 1 milliard i samme periode i 2014, en økning på 63,7 prosent.



Foto: Anton Soggiu

Dette mener folk om tog



Kevin Gård (21), på vei fra Kristiansand–Oslo:

- Toget er førstevalget. Det er mye bedre å sitte her enn på bussen, med bedre plass. Prisen bryr jeg meg ikke om. Nå skal jeg videre med Kiel-cruise fra Oslo med kamerater.



Kristine Solberg (31), på vei fra Kristiansand – Oslo:

- Jeg skal inn til jobb møte med hovedkontoret i Rambøll i Oslo og velger toget fordi jeg har tenkt å jobbe. Jeg får jobbet bedre her enn på fly. Og så er det mer miljøvennlig. Det har faktisk gått ganske greit med internett også.



Sandra Tumert Hansen (24), på vei fra Kristiansand-Trondheim:

- Jeg har ganske kraftig flyskrekk og da er tog et ganske bra alternativ. Jeg bruker omtrent 13 timer. Jeg tar det ofte fra Stavanger også, da tar det 16 timer. En ser mye mer natur og får gjort andre ting enn til vanlig – som å lese bøker og høre på musikk. Og for miljøet er det et bonus. Nå er det andre gangen jeg tar toget denne strekningen på under en uke.



Hans Fredrik Grøvan, KrF

Jernbanesatsing i sør!

Toget er unikt som transportmiddel. Økt satsing på jernbane krever nye grep. Vi har et stort uutnyttet potensial på godssiden. Med en nedkorting av reisetiden med jernbane mellom Oslo og Stavanger på 1,5 timer, vil jernbanen framstå som et attraktivt reisealternativ også på de lengre strekningene. I klimaforliket har vi forpliktet oss til at veksten i persontransport i storbyområdene skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Av hensyn til framkommelighet og jernbanen som et kapasitetssterkt og arealeffektivt transportmiddel, framstår toget som den helt sentrale løsningen på

framtidens transport- og klimautfordringer.

Våren 2017 skal ny NTP vedtas. 20.02.2016 la transportetatene fram forslag til prioriteringer som nå er på høring. Forslaget var basert på samfunnsøkonomiske nytteverdier. InterCity fram til Tønsberg ble prioritert, men ikke dobbeltspor videre til Porsgrunn. Konseptutredningen departementet hadde bestilt for sammenkoblingen av Sørlands- og Vestfoldbanen, «genistreken» blir ikke ferdigstilt før rundt ca. 01.07.2016 og ble derfor heller ikke tatt med i vurderingen fra transportetatene.

Våren 2017 legger regjeringen fram sitt forslag til NTP for perioden 2018 – 2030. Tiden fram til

regjeringen legger sitt forslag fram blir derfor viktig mtp å komme med innspill som kan hensyntas i Regjeringens og Stortingets behandling av saken.

Etter min vurdering har jernbanen potensiale i rikelig monn til å bidra til regionforstørring gjennom å bygge nye bo- og arbeidsmarkeder. I ei tid med økende mobilitet, vil en jernbane som kan knytte sammen Sør-Østlandet gjennom bedre framkommelighet, kortere reisetid og hyppigere frekvens, være et viktig bidrag til å utvide bo- og arbeidsmarkedet. Derfor bør sammenkobling Sørlandsbanen – Vestfoldbanen være et høyt prioritert prosjekt i neste NTP-periode. En ferdigstilling av

sammenkoblingen bør koordineres med tidspunktet for når den ytre Inter City forbindelsen fram til Porsgrunn kan stå ferdig.

Visjonen er å gjøre sammenkoblingen – «genistreken» til starten på en sammenhengende dobbeltsporet jernbane videre fra Brokelandsheia langs sørlandskysten til Kristiansand. Siste fase av visjonen er å fullføre jernbaneutbyggingen mellom Oslo og Stavanger ved å lage en fortsettelse langs kysten fra Kristiansand til Stavanger.

Det er stor oppmerksomhet omkring bærekraftige klimavennlige transportløsninger. Jernbane har i alle politiske leire fått en renesanse. Vi har viktige klimamål som skal nås. Utslipp innenfor trans-

portbransjen skal reduseres med 50 % innen 2030. Det er fullt ut oppnåelig, men da er det viktig å ta de rette grep som kan styrke den klimavennlige kollektivsatsingen som toget representerer. Det er en styrke for jernbanesatsingen i sør at fylkene fra Rogaland til Vestfold står samlet i denne saken. Skal vi klare å få realisert denne visjonen, må næringsliv og offentlig sektor stå sammen. Det er bare gjennom samarbeid vi makter å få til en sammenhengende storstilt jernbaneutbygging mellom Oslo og Stavanger til beste for klimaet og passasjerer.

Stortingspolitiker
Hans Fredrik Grøvan, KrF