

PÅ BANEN

JERNBANEFORUM SØR

ÅRGANG 2015

NORD-EUROPAS LENGSTE, S.7,

KOBLER BYENE SAMMEN, S.8

TOGET ØKER BYENS AREAL, S.9

PENDLERE ØNSKER
FLERE AVGANGER, S.10

TENK HVIS..., S.11

MED TOGET INN I FREMTIDEN

Kan et togstopp gjøre et sted urbant og attraktivt? Kan et tog som går betraktelig fortere fremover, og med hyppige avganger forandre bo - og arbeidsmønsteret vårt? Kan en bedrift i Åmli tjene mer penger på å frakte varene på skinner rett til havna, hvor båten tar varene videre?

Mer miljøvennlig, mer effektivt enn i kø på motorveien og ikke minst bedre utnyttelse av tiden er uansett de harde fakta om toget. For på toget mister du ingen tid.

Tvert i mot får du mer tid til å konsentrere deg om det du skal gjøre. Og når du binder sammen Stavanger på den ene siden og Oslo på den andre, med en reisetid på fem timer, får landets mest befolkede område en større akse å samarbeide

på. Det kan gi positive ringvirkninger både for by, land og næring.

Jernbaneforum Sør har jobbet for et høyhastighets-tog på denne strekningen siden tidlig 90-tallet. Vi venter på at toget skal ta oss med inn i fremtiden. Vi venter på at økt satsing på tog skal løfte regionen, og løsne på det økte boligtrykket i storbyene.

Den som venter på noe godt, venter ikke forgjeves. Så er det bare å håpe på at Jernbaneverkets planer om å knytte på strekket Porsgrunn-Broklandsheia til den påbegynte Vestfoldbanen, som vil forkorte reisetiden Arendal-Oslo med en time, går på skinner med intercitylinjer mellom byene som ligger som perler på en snor langs Sør-Norges kyst.

Når toget kan komme fra Arendal til Oslo på tre timer, og du kan gjøre helt andre ting enn å styre bi-

len, er det vel ingen grunn til å velge noe annet? For de unge er toget et selvsagt valg. De har alltid tatt toget. En oppfordring til dem er å bruke sosiale medier for det de er verdt, og spre ordet på Facebook og Twitter, og ikke minst gå inn og lik Sørvestbanen på Facebook sammen med flere hundre andre.

Om du vil være med på toget i fremtiden, gå inn på <http://www.sorvestbanen.no/> og se hvor lang tid du vil bruke på å reise med toget i 2028 om Sørvestbanen blir en realitet.

Toget er fremtiden.

 **Sørvestbanen**

 **jernbaneforum**

INGEN TID Å MISTE

TOGET SKAL KJØRE FORTERE
TIL NESTE STASJON.

Ordfører i Gjerstad, Kjell Trygve Grunnsvoll (Sp) lukker døren bak seg i det han går inn i møtet med Jernbaneverkets prosjektleder, Inger Kammerud i Oslo.

- Vi vil at de skal gi oss noen løfter. Det vil de ikke om pressen er tilstede, sier ordfører Grunnsvoll og smiler lurt.

Han har troen på at et jernbanestopp til et høyhastighetstog mellom Oslo og Stavanger skal gjøre Brokelandsheia i Gjerstad til en by. At det skal være inngangsporten til Sørlandet. Hadde det vært opp til ham, hadde det blitt montert en stor port over veien med påskriften «Sørlandet» ved Brokelandsheia. Det er derfor han har tatt togturen helt til Oslo. Ikke for å få Sørlandsport over veien, men for å hindre at Brokelandsheia blir forbigjort om det kommer et høyhastighetstog fra Oslo til Stavanger.

NESTE STASJON ER GJERSTAD

Men vi må tilbake til begynnelsen. Vi går tilbake til toget. Til stasjonen i Gjerstad. Der to personer stiger opp trappetrinnet og inn i NSBs Signaturtog. Ordfører i Gjerstad, Kjell Trygve Grunnsvoll og rådmann Torill Neset.

De setter seg ned ved dobbeltsetene i komfortvognen. Hilser på Jernbaneforum Sørs prosjektleder, Reidar Braathen og hans medbrakte journalist, som allerede har kjørt tog i godt over en time etter påstigningen i Arendal.

- Det går jo raskere med bil til Oslo fra Gjerstad nå, sier ordfører Grunnsvoll og henter seg en kaffe.

Men det er andre ting som gjør at han velger toget. Han slipper å lete etter parkering i Oslo. Han kan forberede seg til møtet. Jobbe. Slappe av. Før han skal i det avtalte avklaringsmøtet mellom Jernbaneverket, Gjerstad kommune og Jernbaneforum Sør.

PÅ SPORET

Ordfører Kjell Trygve Grunnsvoll er ikke den eneste ordføreren som vil ha togstasjon i kommunen sin. Langs hele Sørlandsbanen kan det å få en togstasjon bety store forandringer for en by eller bygd.

Jerbanen i vest, som har kortet inn reisetiden mellom Stavanger og Egersund, og økt antall reisende med 278 prosent, har lagt et nytt grunnlag for bo - og arbeidsmønstre.

Og nå er Jernbaneverket opptatt av Vestfoldbanen som er under bygging. Deretter står Grenlandsbanen for tur. Sørlandsbanen er lenger frem i tid. Men det er likevel ikke noen grunn til å vente med å påvirke prosessen.

Grunnsvoll frykter at Jernbaneverket har glemt at Brokelandsheia bør være et viktig stopp for høyhastighetstog fra Oslo til Stavanger.

At en reisetid på to timer og fem minutter fra Sørlandet til Oslo vil bety en betraktelig endring i folks bo - og arbeidsmønstre. Når de også kan starte arbeidsdagen på toget.

Men om det blir en realitet med en ny jernbanelinje Oslo-Stavanger, er det ikke garantert at Brokelandsheia og Gjerstad med 2481 innbyggere er plottet inn som en naturlig holdeplass. Selv om de trekker 25.000 mennesker de tre dagene i september Brokelandsheiadagene varer. Og at ellers i året er 300 sysselsatt i arbeid på området.

Men det er Jernbaneverket som anbefaler hvor stoppene bør være. Ut i fra samfunnsøkonomiske beregninger. I Oslo bygges det ingen togstopp om det er under 4000 arbeidsplasser rundt stoppestedet.

- Men vi er en liten befolkning i Norge, så det er vanskelig å bare tenke samfunnsøkonomi, er det Jernbaneverkets prosjektleder Kammerud, kommer til å fortelle dem om 3 timer og ti minutter.

NESTE STASJON ER NESLANDSVATN

- Landskapet kunne ha gått litt fortere forbi.

Jernbaneforum Sørs prosjektleder Braathen liker å kjøre tog. Men når det kjører så sent at han kan studere hvert blad på trærne vi passerer, synes han det er på tide å ta grep. Som å anlegge ny jernbane med større kurver. Da trenger ikke toget holde 70 saktegående kilometre i timen på enkelte partier med mye svinger.

Grunnen til at jernbanen ble lagt inne i landet da den sto ferdigstilt i 1944, var av to grunner:

Den skulle gjøre det mer fremkommelig og attraktivt å bo i innlandet, og den skulle ligge så langt unna kysten at det ikke var fare for at tyskerne bombet den fra sjøen.

Den siste forklaringen tror Braathen bare ble lagt til for å påvirke prosessen med å bygge en jernbane for den norske innlandsbefolkningen. Dermed ble ikke

jernbanen anlagt på mest mulig tidseffektiv måte. Men av hensyn til å utvikle bygde-Norge.

- Se ut av vinduet på denne stasjonen. Et lite gatelys, er det som er stasjonen her, sier Braathen.

Ingen personer går av toget. Null personer går på. Det er noe i det Kammerud sier. Norsk samferdselsplanlegging er ikke bare rene tallkalkyler. Derfor er samfunnsplanleggere med i planleggingen av jernbanen.

Å legge et stopp langs jernbanen på riktig sted, kan gi et stort løft til livet i en ellers døende by.

Braathen ser for seg hvordan Arendal kunne bli, med et hurtigtog fra Oslo på skinner helt inn til sentrum. Det kunne til og med blitt aktuelt med motsatt pendling. At folk fra Oslo kom til Arendal for å jobbe.

URBANE FOLK FLIRTE

- Jeg har hele tiden hatt troen på at det skal komme stasjon på Brokelandsheia.

Vi er atypiske sørlendinger der. Vi setter oss hårete mål - og viser at det går, sier Grunnsvoll, og ser ut av vinduet på trær, vann og sauer som gir et nasjonalromantisk bilde av innlands-Norge.

Grunnsvoll har vært med på å se Brokelandsheia vokse fra en enslig bensinstasjon og en Lyngrill, til et fullverdig tettsted langs E 18. Dyrehage har det også kommet i bygda. I tillegg til cafeer, vinmonopol og landets største ladestasjon for EL-bil.

I 2028, når den nye jernbanen forhåpentligvis står klar, om Grunnsvoll og Jernbaneforum Sør får det som de vil, ser ordføreren for seg at Brokelandsheia er en stor landsby. At utdanningsnivået er høyere. At utflagget industri har flyttet hjem igjen.

De som jobber andre steder, jobber i Vestfold eller i Kristiansand, som er under 50 minutter unna med hurtigtoget. De har allerede brukt mellom 75 og 80 millioner kroner på å ruste opp Brokelandsheia.

Stedsutvikler i Gjerstad kommune, Tonje Berger Ausland har hatt oppdraget med å utvikle stedet som er mest kjent for å arrangere konkurranser i å spise flest griseører, stiletthælløp og griseblodbading.

- Andre så på oss som raringer. Satse på et skogområde, sier Grunnsvoll og ler.

- Urbane folk har flirtet av Brokelandsheia. Nå har de forstummet, sier Braathen henvendt til Grunnsvoll.

Om toget i fremtiden passerer flere ganger om dagen, kan flere av byene og stedene langs toglinjen vokse.

- Vet du hvor Brokelandsheia brygge ligger, spør Grunnsvoll og gliser.
- Nei...
- Det er Risør.

NESTE STASJON ER DRANGEDAL

- Et nytt togtilbud kommer til å medføre enorme endringer, tror Braathen.

Ikke bare at folk som er lei av å sitte bak rattet, velger toget, men at ingen andre transportmidler kan måle seg med toget i tidsbruk.

Om litt over ti år, kan det være at du kan suse avgårde fra huset ditt i Porsgrunn og til jobb i Arendal, på bare 37 minutter.

Altså en kaffe, avis og e-postsjekk - og uten å søle kaffe i svingene. For banen skal være rettere.

- Nøkkelen ligger i Eidangerparsellen som bygges nå i Vestfold. Denne ligger til rette for sammenkøpling, sier Grunnsvoll.

Han tror nøkkelen ligger i samholdet mellom fylkene. Det gir større muligheter langs hele Sørvestbanen.

For trenden i dag er at vi blir mer urbaniserte. Vi vil være der det er jobb. Der det er kafeer, butikker og tilbud. Der det er skoler og barnehage.

De store byene i Norge har en økt fortetting. Boligprisene øker, og køene inn og ut av sentrum i rushtiden blir lengre.

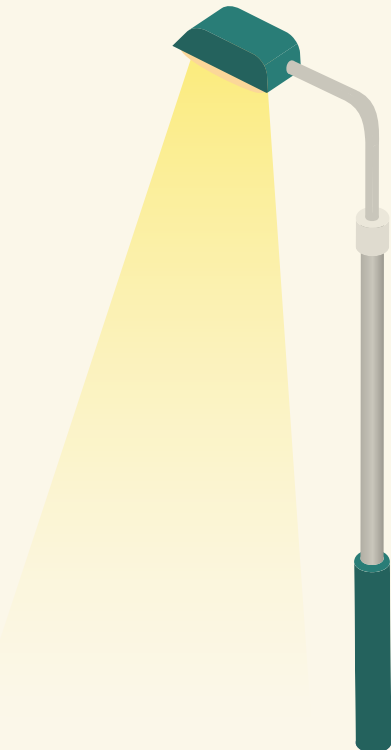
Prosjektlederen for Jernbaneforum Sør, tror et bedre togtilbud, raskere og med hyppigere avganger langs Sørlandsbanen, kan få flere til å bevegeseg ut av de store bysentra, og velge å bo eller jobbe andre steder i landet - så lenge de kan ha god tilgang på de urbane tilbudene ved å hoppe på et hurtigtog.

Intercity-tog skaper andre mulige handlingsmønstre, tror han. Og vekst til småbyene.

Det er nå to timer og trettifem minutter til Jernbaneverkets prosjektleder sier at hun ikke tror det bare er å anlegge en togstasjon, og så vips så har du skapt en voldsom vekst.



Jernbaneforum Sørs prosjektleder Reidar Braathen



NESTE STASJON ER LUNDE

- Alt bra her?

Konduktør Dagfin Lund stopper opp og slår av en prat. Da han får høre at vi snakker om sammenkoblingen av den påbegynte Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, setter han seg ned et øyeblikk.



- For 35 år siden, da jeg startet her, begynte de å snakke om sammenkoblingen, sier konduktør Lund.

Siden har ingenting skjedd.

Braathen forteller at han har jobbet for et høyhastighetstog og intercitytog langs sørlandskysten siden han begynte i jobben som prosjektleder for forumet i 2008. Før det var han en av dem som aldri brukte toget. Næringslivsfolk tar fly.

Den trenden tror Braathen kommer til å snu om vi får høyhastighetstog på banen. Med godt utbygd internett ombord. Og gode arbeidsforhold. Da kan du like godt starte jobben på toget.

Selv kommer han til å være godt over pensjonsalder når den tid kommer. Han jobber for neste generasjon. Han vil at det skal være noen igjen i Arendal til å betale pensjonen hans. Da må regionen bli mer attraktiv.

NESTE STASJON ER KONGSBERG

Vi har stoppet i Bø og Nordagutu før toget bremses ned på stasjonen i Kongsberg. Braathen kikker tankefullt ut av vinduet der noen spredte hus og mange trær utgjør landskapet i det toget ruller videre mot Oslo S.

- Det var der inne et sted, i en hytte, at jeg var på fest for første gang som ungdom, sier Braathen og speider ut av vinduet.

Toget som snirkler seg gjennom landskapet, får frem glemte minner. Det er lett å bli nostalgisk på toget. Men selve toget er ikke et tilbakelagt kapittel i de reisendes bevissthet. Faktisk har NSB merket en økning i antall reisende med tog de seneste årene.

- Og vi har økt frekvensen. Det har gitt øyeblikkelig respons, sier Henning Myckland, rådgiver i NSB Plan. Jærbanen, for eksempel, har klart å tredoble togtrafikken på tre år, bare på 90-tallet.

I dag tar 76000 personer toget ukentlig, i følge Jernbanemagasinet. Med Jærbanen fullt utbygget til Egersund, vil 20.000 biler forsvinne fra veiene i regionen.

- Men vi har en utfordring, siden vi ofte kommer på defensiven i forhold til veiplanlegging. Vi har en utfordring på to punkter - kjøretid og frekvens, sier Myckland.

SISTE STASJON ER OSLO S

- Til orientering begynner vi å nærme oss maks hastigheten. 160 km/t. Dette er det forreste du kan kjøre tog på enskinnet jernbane, sier prosjektlederen for Jernbaneforum Sør.

Han kikker ut av vinduet. Ut over Drammensfjorden. Braathen vil ha farten opp i en ekstra 100 km/t.

Så ankommer vi Oslo S. Møtet med Jernbaneverket venter. Er de positive eller negative når de gir sin anbefaling til samferdselsdepartementet om hvor en eventuell ny jernbane skal bygges? Det faglige arbeidet som gjøres av Konseptutvalget (KUV), er til for å ha bedre styring med statens bevilgninger. Hva har de tatt hensyn til?

- Vi skal vurdere fysiske tiltak på koplingen mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, sier prosjektleder Kammerud fra Jernbaneverket.



Inger Kammerud (Jernbaneverkets prosjektleder)

- Men jeg tror ikke det er slik at bare du får en jernbane, så er det som å skru på en bryter for økt befolkningsvekst. Jernbane er et strukturerende element. Har du først anlagt en stasjon, da blir den der. Og da er fortetting rundt stasjonen nærliggende, presiserer Kammerud.

Ordfører Grunnsvoll puster litt mer lettet ut. De er ikke glemte. Brokelandsheia er fortsatt aktuell som et naturlig stoppested.

Neste stasjon kan bli Brokelandsheia.



Binder fylkene sammen

Halve Norges befolkning og en betydelig del av Norges næringliv er lokalisert på strekningen Oslo-Stavanger. Åtte fylker bindes sammen. Ved Sørvestbanen vil fem store byregioner utvikles. I tillegg går banen fra havn til havn, via flere flyplasser. Den knytter sammen universiteter, høyskoler og viktige helseinstitusjoner. Banen bygges effektivt, og trafikken opprettholdes i byggeperioden.

Reiseplanlegger:

Reisetid Stavanger-Oslo i dag:
8 timer 12 minutter

Reisetid Stavanger -Oslo i 2028:
4,5 timer

SØRVESTBANEN

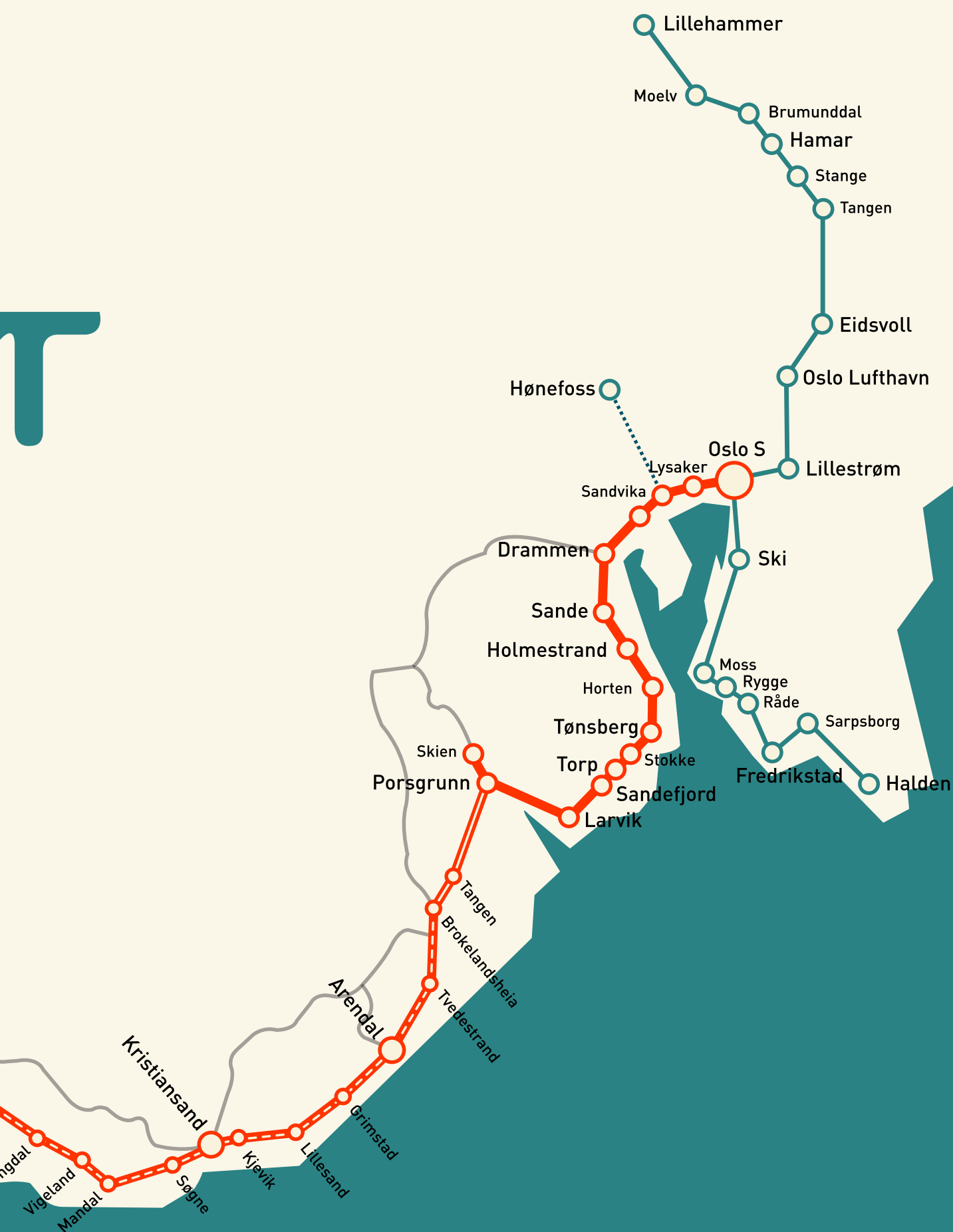
Sørvestbanen er en jernbaneplan som er ment å kutte ned reisetiden mellom Oslo og Stavanger til 5 timer, Oslo og Kristiansand til 3 timer og Oslo og Porsgrunn til 1 time og 40 minutter. Planen innebærer å ruste opp Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, samt å koble dem sammen ved hjelp av den planlagte nye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

Porsgrunn - Skien

Porsgrunn-Skien inngår i det tredje utbyggingstrinnet, og skal ferdigstilles innen 2030.

Utbyggingsstrategien for Inter-City legger til grunn oppstart på planarbeid i 2021.



NY KYSTBANE



PLANLEGGES



VESTFOLDBANEN



Et gode for godsens

Mer av godstrafikken kan gå på jernbane dersom det gjennomføres investeringer for å øke kapasiteten. Det viser Jernbaneverkets Perspektivanalyse mot 2050.

Sørlandsbanen kan bli frigjort til godstrafikk om det blir en hurtiggående linje Oslo-Stavanger. I dag frakter Bergene Holm i Åmli alt tømmeret sitt på vei.

BØR OPPGRADERES

- Om sporet fra Nelaug og inn til bedriften i Åmli ble oppgradert, så ville vi ønsket å bygge ut bedriften vår der, medgir Reidar Bergene Holm, spesialrådgiver i Bergene Holm.

Fra 1971 til slutten av 90-tallet ble tømmeret fraktet med tog. I dag frakter de mesteparten av lasten med bil fordi det er mer lønnsom for bedriften, og fordi det daglige godstoget til Hunds foss ble lagt ned. Bergene Holms ønsketenkning er modultransport - at bil med tømmer kan fraktes på tog i etapper der det lønner seg med tog.

VEI VINNER

Godstog har høy markedsandel i Norge, men har tappt terreng til vogntog på veiene. Godsmengdene forventes også å øke betydelig i årene som kommer. Det er beregnet at det blir dobbelt så mye gods- trafikk i 2050 som i dag. Jernbaneverket har anslått et investeringsbehov på cirka 100 milliarder kroner for gods.



Fortere frem: Vestfoldbanen er et storstilt prosjekt som viser at regjeringen satser på toget. Foto: Jernbaneverket

Nord Europas lengste

Hallevannetbrua blir imponerende 438 meter lang og 25 meter høy når den står ferdig i juni 2016. Brua blir trolig Nord-Europas lengste i sitt slag med fem spenn, to landkar og fire søyler. Alt er fundamentert på fjell, skriver Jernbanemagasinet.

Ned til havna

I Iveland er ordfører Gro Anita Mykjåland en ivrig pådriver for godstoget.

Vatnestrøm jernbaneprojekt vil flytte store godsvolumer over fra veg til bane og sjø. Et utmerket samarbeid med Kristiansand Havn og Jernbaneverket gjør dette mulig.

Dette prosjektet viser i praksis at det selv på korte strekninger lønner seg å få gods over fra veg til bane, og når gods kan fraktes med jernbane helt til containerhavnen gir dette regionen vår store utviklingsmuligheter.

Vi kan i fellesskap bedre trafikksikkerheten og styrke den grønne profilen i regionen vår ved å legge til rette for at flere aktører kan realisere mål om å flytte gods fra veg og over på bane og sjø, sier Mykjåland.



Bygger samfunn: Jernbanedirektør Elisabeth Enger sier at hun ikke bare bygger jernbane - også samfunn.

Må tørke støv

- Vi må tørke støvet av 1800-tallets jernbanesatsing, kombinert med helt nye prinsipper for byplanlegging.

Landet står overfor en befolkningsvekst i byene som vi aldri har sett maken til. Det er en situasjon som veiingeniørene ikke kan bygge oss ut av, sier Peter Butenschøn, arkitekt og byplanlegger, til Jernbanemagasinet.

Dyrebar tid

Tid er kanskje det mest dyrebare vi har, men likevel det vi ofte har minst av.

Da er det ekstra irriterende å kaste den bort. Med hyppige avganger og økt frekvens vil banen gi deg tid og fleksibilitet som får hverdagen til å gå på skinner.

STORBYEN VIL VINNE OVER LANDET

FREMTIDEN TILHØRER 600 BYER, SIER DU. FORKLAR!

- Vi har oppdaget nå den raskeste urbanitet som vi har opplevd i vår historie. Vi kommer til å ha 80 prosent av verdens befolkning i 600 byer i verden. Verdensøkonomien vil være i disse 600 byene.

ER NORGE MED HER?

- Ja, Norge er med. Men bare de tre urbane byene - Oslo, Bergen og Stavangerområdet.

DU SELV. TRIVES DU I EN LITEN ELLER STOR BY?

- Stor. Veldig stor by. Jeg liker godt Stockholm. Også Oslo. En storby er et smørbrødsbord, pleier jeg å si. Du har med litt for alle smaker. I en stor by er det alltid noe for deg, uansett hvem du er.

DU ER SVENSK ØKONOM. KAN TEORIENE DINE OVERFØRES TIL ALLE LAND I VERDEN?

- Ja, denne urbaniseringsprosessen vi ser, er verdensomspennende. Du ser den både i Asia og i Europa. Vi drar til byene, og vi drar til de store byene. Omlandene vil få det vanskelig.

DU SIER VERDEN VIL BESTÅ AV 600 BYER. HVA MÅ TIL FOR AT EN BY BLIR BÆREKRAFTIG OG URBAN?

- En by er attraktiv for deg og meg og alle mennesker. Først kommer menneskene, så kommer skaperkraften.

DEN ULTIMATE URBANE BYEN?

- New York. Manhattan. Byenes by. Den viser veien fremover for andre. Det som er så rart, er at du ikke merker at du er i storbyen.

DU SIER BYEN TILHØRER DEN SINGLE KVINNEN. FORKLAR!

- Ja, det vi har sett i en studie, er et mønster i at det finnes flere kvinner enn menn i byene, fordi kvinnene flytter til byene før menn, og lever lengre. Dermed får vi denne tendensen. Kvinner i byene utdanner seg mer enn kvinner på landet, og de utdanner seg mer enn menn. Dermed får de også en høyere dominans enn mennene i byene. Vi kaller det girl-will.

SÅ HVA MED DRØMMEN OM ET HUS PÅ LANDET, ELLER VED SJØEN, ER DET HELT UTE?

- Ja, da må man enten være millionær, arbeidsløs eller arbeidsløs millionær - da kan man ha et hus i Värmland. Ellers ser det veldig dårlig ut. Det lille huset på landet kan vi dra til når vi har ferie.

MED DAGENS DIGITALISERTE VERDEN, OG JOBB FRA DER DU ER, SKULLE EN TRO AT IKKE ALLE TRENGTE Å PRESSE SEG SAMMEN I ET BOFELLESSKAP I BYEN?

- Nei, jo, vi trenger det. Vi er flokkdyr. Vi liker ikke å være alene. Det er en side av saken. Men den andre siden, det er at det finnes en type kunnskap som ikke kan overføres via digital teknologi - det er passion knowledge.

Og den krever at vi er sammen. Som arkitektur og annen kunnskap som kreves at en møtes. Og den type arbeid finnes det mye av i byene. Denne kunnskapen kan vi ikke overføre uten at vi er sammen.

ET HURTIGGÅENDE TOG SOM FÅR OSS SOM IKKE BOR I STORBYEN RASKT TIL OG FRA DE URBANE BY- NE ER ALTSÅ FREMTIDEN?

- Det toget gjør, er at det øker byens areal, ved at det får et større urbant areal. Byen vekker korridoren

lenger nede. Det blir det vi kaller connectivitet, at vi kan knytte sammen andre byer, og på den måten overlever byene.

Det gjør at det øker det menneskelige potensialet i dette området, slik at en kan komme inn og ha møter i byen og bo utenfor. Den muliggjørende byen. Småbyene blir ofte boplasser, som småsatelitter hvor man sover, spiser og så drar vi inn til byen og arbeider og lever. Bare en kan ta seg dit på en time.

MEN HVA MED ANDRE VEIEN? KAN DET IKKE VÆRE AT BEDRIFTER ETABLERER SEG PÅ MINDRE STEDER, OG FÅR URBANE STORBYMENNESKER TIL Å KOMME OG JOBBE DER?

- Nei, vi kommer til å se lite av det at bedrifter flytter ut i småbyene. For de er avhengige av å være sentralisert.



Kjell A. Nordström (57) har 20 års erfaring med rådgivning til multinasjonale selskaper. Bor midt i byen i Stockholm, har en doktorgrad i International Business fra Stockholm School of Economics, og har forsket på bedrifters strategi, multinasjonale selskaper og globalisering.

Nordström har utgitt flere bøker, som «Funky Business» og «Urban Express».

VESTFOLD- BANEN

BYGGINGEN AV VESTFOLDBANEN GÅR PÅ SKINNER. HVOR GÅR SPORET VIDERE?

Lyden av borr mot fjell blander seg med skyen av støv som virvler opp når fjellet skal gi plass til toget. Eidangerparsellen på Vestfold-banen skal etter planen åpnes sommeren 2018. Arbeiderne jobber så svetten renner for å bli ferdige til den tid.

Før det skal fjell sprenges for syv tunneler, ti broer konstrueres, 22,5 kilometer dobbeltspor for bane sprenges ut, og skinnegang legges på plass for tog i 250 km/t.

- Statsråden har vist stor interesse for denne strekningen, sier Henning Myckland, rådgiver i NSB Plan.

Til Jernbanemagasinet tidligere i år, uttalte samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen (FrP) at Jernbaneverket er den største positive overraskelsen han har fått etter at han ble statsråd.

ALLTID ET TOG

Byene ligger som perler på en snor i Vestfold. Nå venter de på å bli tettere sammensveiset av jernbanen som skal frakte folk raskere til og fra de små byene. Eller inn til Oslo. Det er tiden for å satse på tog nå. Kollektivtransport. Regjeringen viser at de tenker fremover.

- Neste kopling blir Porsgrunn- Brokelandsheia, sier Myckland.

Denne planen er fortsatt under utredning. Men toget kommer mer og mer på banen når befolkningsveksten øker i byene.

Dette ligger gjeldende i Nasjonal transportplan (NTP). For det er ikke plass til en økning i persontrafikken. Heller ikke flere parkeringsplasser i byene.

NYTT MARKED

Kristin Saga, NHO-direktør i Vestfold, tror Vestfold har mye å tjene på den nye jernbanen.

- Vestfold har mange muligheter i dette bildet. SSB har estimert høy befolkningsvekst i regionene rundt Oslofjorden, men samtidig har vi sett av NHOs nærings-NM at veksten i antall arbeidsplasser etter finanskrisen ikke har vært like stor her som i resten av landet.

Det er en utfordring vi må jobbe med, slik at vi ikke kun blir "sovebyer" for Oslo.

I dette bildet kan en velfungerende Intercity virke forsterkende for den negative trenden og gi økende utpendling, men den kan også sees på som en stor mulighet for å styrke denne regionen, sier Saga.

VESTFOLDBYEN

Hun påpeker mulighetene som ligger til rette i fremtidens bolig - og bedriftsutvikling utenfor Oslo.

- Vi har et perlekjede av byer hvor jernbanen allerede går gjennom de fleste av dem, og en videre utvikling av Intercity vil kunne forsterke vår attraksjonskraft i fremtiden fordi man kan bevege seg enkelt innenfor regionen.

Særlig dersom vi samtidig legger til rette for boligutvikling som fortetting av nåværende bysentra, og også legger viktige servicefunksjoner nær de knutepunktene som togstasjonene er, men spesielt også dersom vi klarer å stimulere til økt antall bedrifter og arbeidsplasser i byene våre. Det å kunne bo, arbeide og leve innenfor tettere områder vil være

svært viktig i fremtiden, mener Vestfolds NHO-direktør.

- Vi bygger ikke bare spor, vi bygger også samfunn, sier jernbanedirektør Elisabeth Enger. En toglinje med hurtiggående tog mellom Grenland og Sørlandet, åpner opp for nye samarbeidsformer. Det øker nytteverdien.

BIDRAR TIL Å NÅ KLIMAMÅLENE

- Jernbanen har fått en renessanse, sier stortingspolitiker Hans Grøvan (Krf). Denne våren har stortingsflertallet, de fire samarbeidspartiene (H, FrP, KrF og V) vedtatt to nye reformer på henholdsvis jernbane og veg.

- Stadig flere ser viktigheten av å styrke jernbanen fordi den på en måte som ingen andre transportmidler gjør, bidrar til å nå våre klimamål, har stor kapasitet og gir oss en trygg reise. I dag, imotsetning til forrige stortingsperiode, er alle partier opptatt av å styrke jernbanen gjennom å bruke mer midler til drift, vedlikehold og investering, sier Grøvan.

Passasjertallene på toget øker. Folk opplever at en punktlig jernbane med god frekvens er et attraktivt kollektivtilbud.

TRENGER NYTT TILBUD

- For persontrafikken er utfordringen å møte transportbehovet som vil følge av den store befolkningsveksten som ventes, særlig i og rundt de store byene i landet, sier Enger.

KVU Grenlandsbanen:

En sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen gjennom byggingen av Grenlandsbanen ble i Nasjonal transportplan (NTP) 2014 - 2023, vurdert som først og fremst å legge til rette for mellomdistanse/fjerntogtilbud mellom Agderfylkene og Vestfold/Buskerud og hovedstadsområdet.

I transport- og kommunikasjonskomiteens innstilling til NTP, mente komiteen at utbyggingen av Vestfoldbanen la til rette for en framtidig sammenkobling

av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Grenlandsbanen kan bidra til å binde Østlandet og Sørlandet sammen med et svært godt togtilbud, og viste til at reisetiden kunne reduseres betraktelig.

Komiteen ba på denne bakgrunn om at det utarbeides en konseptvalgutredning "KVU for vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen".

(Kilde: Jernbaneverket)

Elisabeth Enger mener det må planlegges for en tredobling av jernbanetrafikken i disse områdene for å lykkes med at transportveksten i byene skal tas med kollektivtransport.

MÅ BRUKE MER PENGER

Fagforeningsledere mener regjeringens jernbanereform vil føre til en dyrere, men ikke bedre jernbane. Det er stortingspolitiker Grøvan (Krf) helt uenig i.



Hans Grøvan (Krf)

Forbundsleder Rolf Jørgensen i Norsk Lokomotivmannsforbund (NLF) har uttalt til Dagbladet at det vil garantert ikke bli bedre for deg som kunde å få et høyhastighetstog på skinner.

- Hvis de bruker nok penger, kan de kanskje få det til, men da blir det dyrere for skattebetalerne, og det blir dyrere billetter, sier Jørgensen til dagbladet.no

Forbundsleder Kjell Atle Brunborg i Norsk Jernbaneforbund (NJF) skjeler til England, et av landene som har inspirert regjeringen i arbeidet med reformen.

- I England i dag, har de de dyreste billettene i Europa. Togpendlere i England må betale dobbelt så mye for sine månedskort som en togpendler i Norge, sier han til dagbladet.no.

UTLØSE ET BEHOV

- Ny jernbanereform i Norge vil måtte følges opp økonomisk – ikke fordi det vil bli dyrere for de som skal bruke banen, men fordi reformen vil utløse behov for nye investeringer på grunn av mye gammel og nedslitt infrastruktur.

Det vil bli brukt mere penger på jernbanen og vedlikeholdet vil styrkes. Jeg er sikker på at Stortinget og regjeringen vil sørge for at alle som jobber i denne sektoren fortsatt skal kunne gjøre en god jobb hver eneste dag.

Det fortjener alle som jobber med jernbane, det fortjener alle som bruker toget, og alle som er avhengig av toget, sier stortingspolitiker Hans Grøvan (Krf).

Er det én ting han er helt sikkert på – så er det at jernbanen er den mest fremtidsrettede transportformen vi har i dette landet. Og da må penger brukes.

INGEN «SPAREREREFORM»

- Vedtatt jernbanereform krever mer penger til drift, vedlikehold og investeringer i årene framover. Reformen er derfor ikke noen «sparereform».

Gjennom et tydeligere skille mellom myndighets- og operative oppgaver, samling av eiendomsforvaltningen som tidligere var delt mellom Jernbaneverket og NSB v/ROM eiendom, samt innføring av

fornuftige insentivordninger for å øke punktligheten, bidrar man til å gjøre jernbanen attraktiv for nye kundegrupper, mener Grøvan. Derfor mener han en ny systemreform er nødvendig.

- Jernbanen skal styrkes – ikke svekkes. Jernbanesektoren skal samles – ikke splittes.

Infrastrukturen skal bli mer moderne – ikke forfalle. Togtilbudet skal bli enda bedre enn i dag - gradvis og systematisk i årene som kommer, poengterer han.

KOBLER BYENE SAMMEN

En sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen kan åpne opp for nye og spennende samarbeidsformer på kryss av fylkesgrensene.

Denne sammenkoplingen er tatt med i transport- og kommunikasjonskomiteens konsekvensutredning for norsk transportplan (NTP). Denne skal være ferdig våren 2016 - i god tid før behandlingen av ny nasjonal transportplan.

GJØR REGIONEN STØRRE

- I KrF og på Sørlandsbenken er det stor oppslutning om denne saken. Dette vil være en sak som vil bli behandlet i de ulike partiene når NTP legges fram våren 2017, sier stortingspolitiker Hans Grøvan (Krf).



Björgulv Sverdrup Lund (H)

- Jeg ser for meg samarbeid innenfor både offentlig forvaltning, academia og i næringslivet. Korte reisetidsavstander binder all aktivitet sammen og bidrar til en generell regionforstørrelse, mener fylkesordfører i Aust-Agder, Björgulv Sverdrup Lund (H).

FORTETTER

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 Aust-Agder.

- Det muliggjør også utvikling av nye knutepunkter av betydelig størrelse, som eksempelvis Brokelandsheia, sier Sverdrup Lund. Også i Vestfold og Telemark ser de den positive effekten av å knytte byene nærmere hverandre.

- Intercity Oslo – Porsgrunn i 2028 er en banebrytende satsing for å kunne gi toget flere passasjerer, få flere til å reise miljøvennlig og bidra til å koble sammen regioner for å skape nye felles bo- og arbeidsmarked.

Sammenkoblingen mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen gjennom å bygge en jernbanestrekning fra Brokelandsheia til Porsgrunn, er et viktig tiltak

som vil redusere reisetida mellom Kristiansand og Stavanger med mer enn en time. Sammen med ny Intercityforbindelse Oslo - Porsgrunn, vil sammenkoblingen bidra til å gjøre reisetida mellom Kristiansand og Oslo til vel tre timer, sier Grøvan.

Fylkesordfører Sverdrup Lund ser for seg at en slik sammenkobling vil gi konkrete forbedringer for hele regionen.

- Regionen vil kunne benytte kompetanse og rekruttere innenfor et helt annet arbeidsmarked enn i dag, og etter min vurdering hente ut et stort vekst- og næringspotensial gjennom å ta del i verdiskapningen og avlaste presset i både Stavan-ger og Osloregionen, presiserer Sverdrup Lund.

TILGANG PÅ ARBEIDSKRAFT

Både fylkesordføreren i Aust-Agder og i Vestfold mener det er viktig for småbyene å ha et fungerende samarbeid vestover og østover.



Per-Eivind Johansen (Fylkesordfører i Vestfold)

- Det vil gjøre hverdagen enklere for en del pendlere, og forenkle det allerede eksisterende samkvemmet vårt. Vi får et kommunikasjonstilbud som vil løfte hele området sørvest for Oslo, sier Per-Eivind Johansen, fylkesordfører i Vestfold.

De to fylkesordførerne peker på en større bredde i næringslivet, økt og lettere tilgang på kompetent arbeidskraft og rask logistikk. Dette gir byene langs denne aksen tilgang på de sterkeste vekstdriverne for attraktivitet og positiv folketallsutvikling.

- En kystnær jernbane vil forandre hele landsdelens arbeidsmarked, næringsutvikling og attraktivitet, presiserer Sverdrup Lund.

Miljøbevisst og moderne

Sørvestbanen vil tilby reisetider på under 3 timer mellom Kristiansand og Oslo, og under 5 timer mellom Stavanger og Oslo.

Slike reisetider vil styrke jernbanen i konkurransen med fly, bil og buss, både for forretnings og private reiser.

Dette er veien frem for Norge som en moderne og miljøbevisst nasjon.

SKULLE HATT FLERE AVGANGER

- Jernbanen har fått en annen status i folks bevissthet, sier prosjektleder ved Jernbaneverket, Inger Kammerud.

Flere velger nå å ta toget i stedet for egen bil til jobben.

RASKERE MED TOGET

- Jeg hadde elsket det å få et hurtigtog med flere avganger. Helst et klokken 7.00.

Nå må jeg ta det klokken 5.00, sier togpendler Mira Svartnes Thorsen på perrongen i Kristiansand på vei til jobb i Kvinesdal.

Hadde hun tatt bilen, ville det tatt henne 40 minutter mer å komme seg til jobb. Det er 40 ekstra minutter om morgenen med to barn som skal til skolen. Småbarnsmoren jobber som kulturkonsulent i Kvinesdal. I tillegg drifter hun en gård der.

Hadde det ikke vært for toget, kunne hun ikke like enkelt hatt ansvar for gård og jobb så langt borte, med to barn i Kristiansand.

TRAFIKKEN VOKSER

Perspektivanalysen som ble lagt fram av Jernbanedirektør Elisabeth Enger i mars i år, viser nødvendigheten av å bygge ut jernbanen ytterligere.

- Trafikkveksten i byene skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing. Derfor er det nødvendig med dobbeltsporutbygging i de fire største byregionene Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim.

Da kan tre ganger så mange ta toget til og fra jobb. Togene vil gå oftere, raskere og mer punktlig, sier jernbanedirektør Elisabeth Enger. Dermed vil toget kunne håndtere en betydelig del av den ventede trafikkøkningen og bidra til at klimamålene nås.

Tog hvert tiende minutt hele dagen, og oftere i rushtiden kan bli den nye toghverdagen, i følge Jernbaneverket.

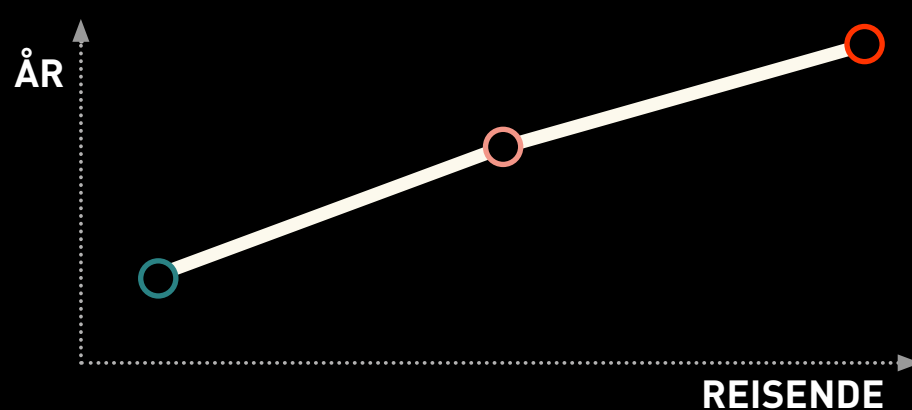
- Der togtilbudet har blitt bedret, har trafikken økt umiddelbart. Da dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes ble åpnet i 2010 og frekvensen ble økt til avganger hvert kvarter, utløste det en trafikkvekst på ca. 30%, opplyser Henning Myckland i NSB Plan.



Raskere med tog:
Mira Svartnes Thorsen bor i Kristiansand, men jobber i Kvinesdal. Da er toget det raskeste fremkomstmiddelet.

Togstrekningen Stavanger-Sandnes:

- 1991: 665 000 REISENDE
- 2005: 2 500 000 REISENDE
- 2012: 3 600 000 REISENDE



Genistreken

Genistreken muliggjør Sørvestbanen mellom Oslo-Stavanger. En kobling av det som i dag er Vestfoldbanen og Sørlandsbanen gjør avstander mindre, og muligheter mye større.

Koblingen representerer et viktig bindeledd mellom regioner, mennesker og muligheter. Banen går gjennom Norges mest folkerike region. Prognoser tilsier at ca 2,5 millioner mennesker vil bo i området innen 2025.

Togtiden i fremtiden

Oslo - Kristiansand 2.5 timer

Stavanger - Kristiansand 2 timer

Stavanger - Oslo 4.5 timer

Buss for tog

Dagens bane mellom Larvik og Porsgrunn er 35 km lang og går nordover langs Farrisvannet - i den samme traseen som da den ble bygget i 1881.

Flere av togavgangene mellom Larvik og Skien er i dag erstattet av busser på grunn av den dårlige kvaliteten på banen, i følge Jernbaneverket.

FREMTIDS- SCENARIO

DET ER 11.AUGUST 2028.

Erlend våkner opp til frokost og bursdagssang på senga sunget med rustne morgenstemmer fra mamma og pappa. 18 år! Han er aller minst av tre brødre, og bor nå helt alene med mamma og pappa på siste året, og er klar for å flytte for seg selv snart, merker han.

Han savner storebrødrene sine veldig akkurat i dag. Men nå er det en gang sånn at han har bursdag på en onsdag i år. Og siden storebror August jobber i Stavanger og storebror Jonatan studerer i Oslo, har de altfor lang vei for å feire lillebroren sin på den store dagen.

I fjor kunne de ikke heller komme i bursdagen hans, siden det også var på en ukedag. Han husker hvordan det var før da de alle tre bodde hjemme. Da var det liv i stua da noen hadde bursdag.

Erlend sykler avsted til skolen etter bursdagsfrokosten. Tenker at han endelig er stor nok til å ta en utepils

i byen etter skolen i dag for å feire, og sender noen tekstmeldinger til vennene sine for å avtale å møtes etter siste time. Skolen har ikke startet for fullt etter sommerferien, så litt slakk er lov.

Nå skolen endelig er slutt, og Erlend går nedover skolebakken sammen med vennene, får han seg en stor overraskelse. I bunnen av bakken står begge storebrødrene med store smil og bursdagsgaver i hendene. Det nye høyhastighetstoget Stavanger-Oslo hadde sin første tur i dag. For et sammentreff.

Erlend hadde hørt snakk om planene i mange år, men hadde ikke fulgt med i det siste hvor langt byggingen hadde kommet.

Men altså, 1 time og 40 minutter var det August brukte fra jobben i Stavanger og til Arendal. Og da tok han siste jobbtimen på toget. Jonatan hoppet på toget etter siste forelesning, og var i Arendal 1 time og 50 minutter senere. Det var den tiden han trengte for å hvile ut før feiring av lillebrorens 18 årsdag.

Etter festen kunne de bare hoppe på 22-toget tilbake igjen til Oslo og Stavanger, og komme hjem i rimelig leggetid før jobb og studier neste dag.

Å få de unge til å flytte tilbake igjen til Arendal er vel urealistisk å drømme om når den urbane byen med mengder av tilbud finnes helt andre steder.

Men det er lov å håpe på at det kan bli en puls i byen for de under 40 en dag. Om reisetiden til Oslo og Stavanger blir kortere.

DET MÅ SATSES PÅ JERNBANE NÅ

DERSOM VI IKKE LYKKES MED Å FÅ EN MODERNE
JERNBANE MELLOM OSLO OG STAVANGER NÅ, BLIR
VI MEST SANNSYNLIG STÅENDE IGJEN PÅ EN ETTER
HVERT GJENGRODD PLATTFORM.

Jernbanen ble i etterkrigsårene nedprioritert. På nittitallet bestemte vi oss for at vi måtte trå til. Og vi - det var Jernbaneforum sør! Visjonen var å få en moderne jernbane som bandt sammen Sør-Vestlandet. All jernbanesatsing var konsentrert om Osloområdet. Slik kunne det ikke fortsette.

Hele tiden har vi støttet utbyggingen sørover på Vestfoldbanen. Også her gikk det lenge smått og klattvis, men vi så for oss dagen med dobbeltspor fra Oslo til Porsgrunn. Da ville det neste være "genistreken", en ny dobbeltsporet bane til Brokelandsheia. Deretter videre langs kysten til Kristiansand og Stavanger! Vi var også pådrivere for dobbeltsporet Sandnes - Stavanger.

Det har hele tider vært de små skritt på veien. Noen smilte nok da vi kunne si oss tilfreds med en merknad i NTP og andre viktige dokumenter. Det illustrerer bare hvor liten viljen til satsing var fra sentralt hold.

Hva mener vi med en moderne bane?
Det er dobbeltspor og en trase som er dimensjonert for tog som kan kjøre inntil 250 km/t. Altså flytoget+. Så er utfordringen, er dette mulig å få til i dag? Svaret er at det aldri har sett lysere ut. Vestfoldbanen bygges ut slik vi har frontet i mange år. Nå er det full fart på Eidangerparsellen. En helt avgjørende strekning! Videre er KVVU arbeidet i god gang for "genistreken". Den utredningen skal være ferdig slik at den kan tas

med i neste NTP fra 2017. Høyhastighetsutredningen pekte på "vår" banestrekning som den mest aktuelle for en bane som kunne binde landsdelene tettere sammen! Vi er på rett spor!

Nå må imidlertid ingen tro at dette går av seg selv. Her må det intens lokalpolitisk jobbing til. Det må bli slutt på at det bare snakkes om vei, vei, vei!. Departement og Storting må bli fortalt at dette er noe vi virkelig vil få på plass!

Hvorfor?
Fordi både næringsliv, offentlig virksomhet og privatpersoner vil trenge en slik jernbane både for gods og personer. Vi ser det tydelig ute i Europa. Steder som har moderne jernbane utvikler seg raskere i positiv retning. Jernbanen kan erstatte fly på flere strekninger. Hos oss Krs - Stav, og Oslo - Krs. Det blir helt nye muligheter for tett kontakt mellom byregionene. Jernbanen er miljøvennlig. Sykehus, universiteter og andre offentlige virksomheter vil raskere og enklere ha kontakt med hverandre. Med hyppige avganger og reisetid på ca to timer fra Sørlandet til Oslo, vil kulturtilbud bli langt mer tilgjengelige. Toget vil også bli kollektivvinneren.

Sist men ikke minst vil det revolusjonere også godstrafikken. Skal vi nå målene om gods fra vei til bane, må det satses på jernbaneutbygging. Det vil sikkert også gi færre alvorlige ulykker på veiene!



Min hilsen til slumrende
lokalpolitikere.

Våkn opp og kjemp for jernbanen!

Hilsen Oddvar Skaiaa,
tidligere leder av Jernbaneforum Sør