tog

Natur&Miljø

Bil eller tog – må vi velge? • 6

Europa satser på fart • 11

Toget gir

BEST MILJØ FOR PENGENE • 8

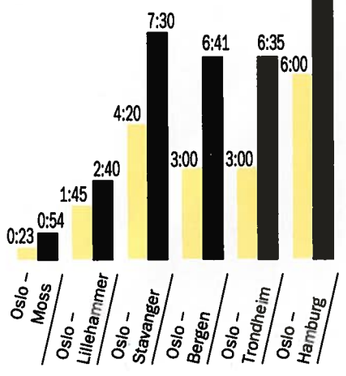
NSB VIL HALVERE REISETIDEN

Reisetidene skal ned. Det er det klare budskapet i NSBs nye planer for jernbanesatsing i Norge. Først skal østlendingene komme mye fortere fram enn i dag. Etter 1997 starter arbeidet med å halvere reisetidene mellom Oslo og Bergen, Stavanger og Trondheim, og da kan toget konkurrere med flyet.

N&M • JON KNUT BERG

Reisetider i 2010

Markedsundersøkelser viser at reisetid er viktig for folks valg av transportmåte. NSB ønsker å redusere reisetiden drastisk i årene framover. Hvis planene blir satt ut i livet, kan det bli følgende reisetider for persontrafikken i 2010 (svarte søyler viser reisetiden i dag):



Året er 2010. Vi er ombord på toget fra Oslo til Bergen og kjører i 200 km/t. Hele turen tar drøyt tre timer. Det er dobbelt så mange på toget som i 1993.

Slik kan det bli hvis NSB får viljen sin. NSB vil konkurrere med bilen og flyet og følge med på den storsatsingen på jernbanen som vi nå er vitne til ellers i Vest-Europa. Selskapet har rettet ryggen og har selvtillit nok til å be om 40 milliarder statlige kroner fram til 2010.

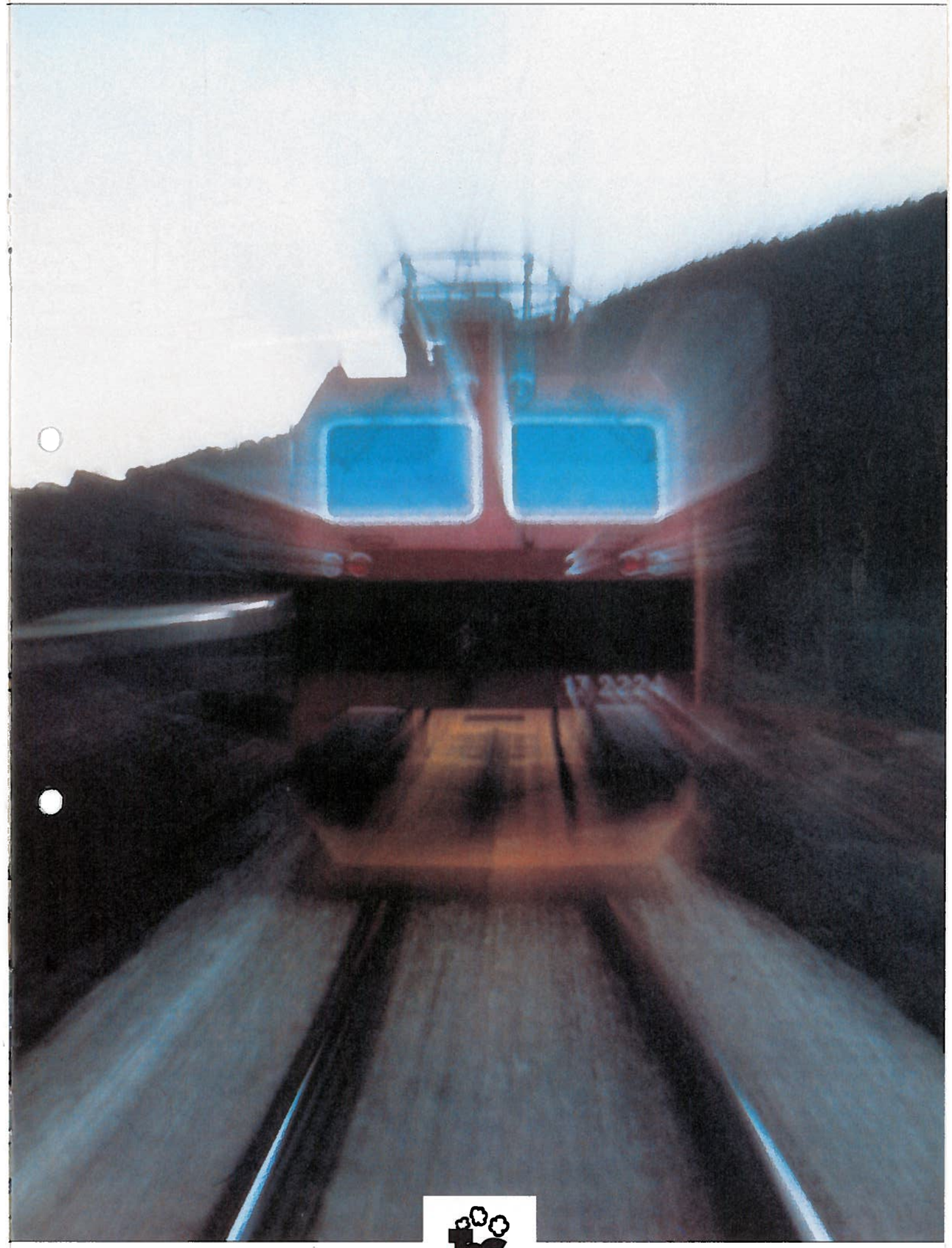
Men det motsatte kan også være tilfelle. Hvis ikke politikerne er villige til å øke investeringene drastisk i de kommende årene, kan jernbanen ha utspilt sin rolle i 2010. Materiellet og kjøreveien vil da være så foreldet at folk flest vil finne det uinteressant å velge toget, mener NSB. Det vil også føre til så høye vedlikeholdskostnader at NSB vil gå med underskudd.

Selv om NSB vil bruke mange milliarder på jernbaneopprustning fram til 1997, så vil vi ikke oppleve de store reisetidsforkortelsene før etter tusenårsskiftet. Nye høyhastighetslokomotiver og nye, sammenhengende skinnestrekninger må til for å redusere reisetiden vesentlig. For eksempel vil reisetiden mellom Oslo og Moss reduseres med bare ti minutter fram til 1997, på tross av at NSB vil bruke 1,4 milliader kroner på denne strekningen innen det tidspunktet.

Også komfort teller når vi velger transportmåte. NSB kommer til å satse videre med spesielle servicetilbud for de som betaler ekstra på inter-city tog. Det er for eksempel kontorutstyr og servering av varmmat. Men NSB vil holde en nøktern linje for de av oss som kjøper vanlige billetter. Ingen nye servicetilbud er planlagt, bortsett fra at gamle passasjervogner skal pusses opp i perioden 1994 til 1997.

Koster flesk

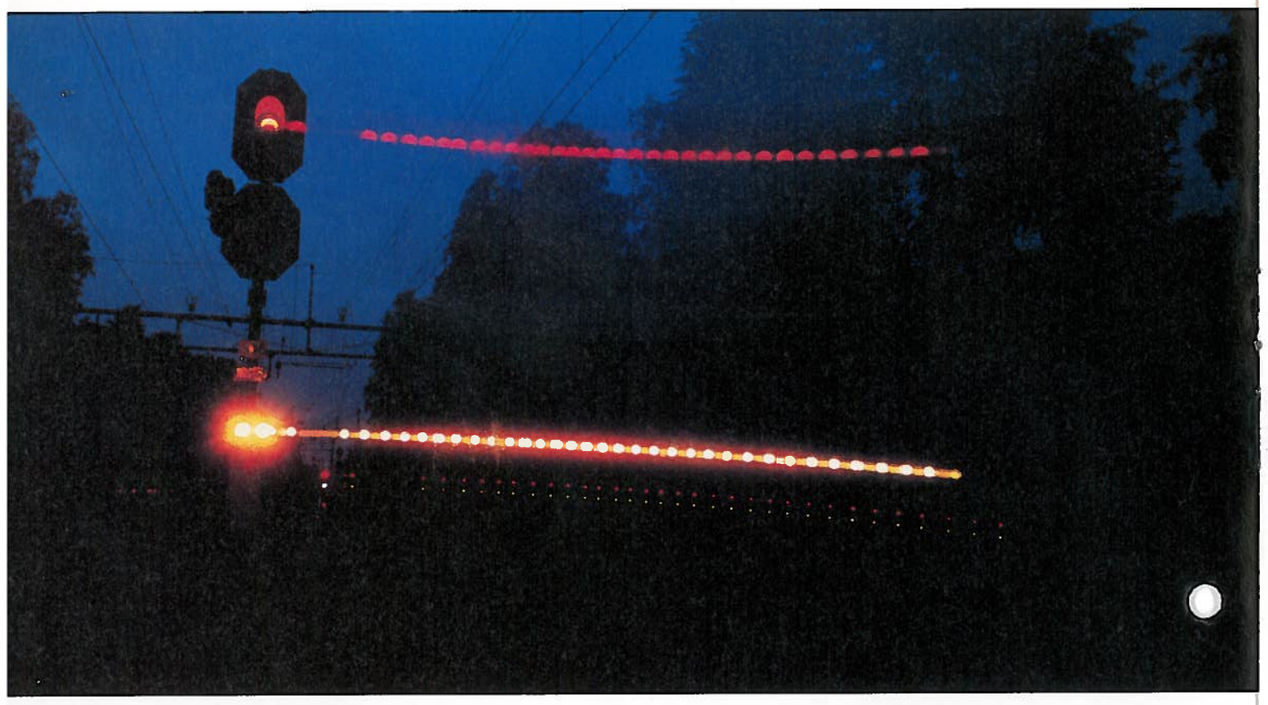
Det koster flesk å oppruste jernbanen. I september i fjor presenterte NSB sin plan «Ny kurs for jernbanen», som var NSBs forslag til Norsk jernbaneplan 1994 til 1997. Planen er i skrivende stund til ➤



200 KM/T: *Det planlegges en gigantisk opprustning av jernbanen i Norge. Tog som kjører i 200 km/t vil ikke være uvanlig om ti til tjue år, hvis NSB får det som det vil. (Foto: NSB)*

NATUR & MILJØ utgis av Norges Naturvernforbund, Postboks 2113 Grünerløkka, 0505 Oslo. TLF.: 22 71 55 20, FAX: 22 71 56 40. BESØKSADRESSE: Nedregate 5A.

ANSVARLIG REDAKTØR: Ragnhild Sved.
1. SIDEFOTO: NSB
TRYKK: Frogner Trykkerier AS



ATTRAKTIVT: *Opprusting av jernbanen vil gjøre toget så attraktivt at driften vil gå med overskudd, mener NSB. (Foto: NSB)*

➤ behandling i Samferdselsdepartementet. Deretter skal Stortinget behandle Stortingsmeldingen om ny jernbaneplan.

I «Ny kurs for jernbanen» presenterer NSB en opprustning som vil koste 13,3 milliarder kroner fram til 1997. Det er nesten tre ganger så mye som forrige langtidsplan for 1990 til 1993. I planen trekker også NSB linjene framover til neste tiår. Fram til 2010 ønsker NSB å bruke 40 milliarder kroner på jernbanen.

Hvordan kan dette forsvares? NSB mener at samfunnet vil få mye igjen for dette beløpet. Toget vil bli så attraktivt, både innen person- og godstrafikk, at driften vil gå med overskudd. En utredning som Asplan har gjort for NSB viser at antall flypassasjerer kan reduseres med 20 prosent hvis toghastigheten går opp. Et driftsunderskudd for trafikkselskapet i 1991 på 20 millioner kroner vil bli snudd til et overskudd på 400 millioner kroner i 1997, mener NSB. Godstrafikken vil gå med overskudd fra 1994.

Men med en videreføring av dagens investeringsnivå vil det bli et underskudd for trafikkselskapet i 1997 på 5–600 millioner kroner, ifølge NSB.

Overgang fra bil og fly til jernbane fører til miljøforbedringer, som gir store innsparinger for samfunnet. I tillegg vil en opprustning av jernbanen gi samfunnsgevinster i form av tidsbesparelser. NSB lover også å effektivisere driften med 30–40 prosent innen 1997. Nytt materiell gir mindre vedlikeholdskostnader, og materiellet skal utnyttes bedre enn i dag.

Opprustning av jernbanen gir dessuten mange nye arbeidsplasser. For eksempel er en full utbygging av Østfoldbanen beregnet til å gi 25 000 årsverk fram til 2001.

Begynner i øst

For å få ned reisetiden, bedre punktligheten og øke komforten vil NSB blant annet gå til innkjøp av krengetog eller høyhastighetstog etter 1997. Krengetog er tog som utligner sidekreftene som passasjerene føler i kurvene. I år blir det kanskje gjort forsøk med toetasjers tog i Oslo-området. Dessuten vil NSB rette ut kurver og opprette nye traseer. I 2001 vil 270 kilometer av jernbanenettet kunne kjøres med hastigheter mellom 160 og 200 km/t.

NSB vil trappe opp etappevis. Selskapet vil begynne på Østlandet, der det er størst trafikkgrunnlag. 75 prosent av jernbanereisene er innenfor det sentrale østlandsområdet. Dessuten vil en opprustning her ha betydning for togavviklingen også på de lengre strekningene. Flaskehalser rundt Oslo fører til vansker for trafikken også i andre deler av landet.

I NSBs forslag til jernbaneplan for 1994 til 1997 er Vestfold- og Østfoldbanen prioritert. Arbeidet med dobbeltspor til Moss er allerede i gang. I tillegg planlegges det dobbeltspor mellom Moss og Råde og mellom Skjeberg og Halden. På Vestfoldbanen blir det fem nye strekninger med dobbeltspor mellom Oslo og Larvik. I tillegg startes byggingen av ny trasé mellom Larvik og Porsgrunn. På lengre sikt er målet å knytte sammen Vestfold- og Sørlandsbanen.

Fjerntogstrekningene vil komme inn for fullt i neste planperiode, fra 1998 til 2001. Men noen utbedringer skal gjøres allerede fram til 1997, slik som oppstarting av Ringerikstunnellen, dobbeltspor Hamar – Tangen og utretting av kurver på Kongsvingerbanen. For tiden utreder NSB om det skal satses på krengetog eller høyhastighetstog på Bergens- og Dovrebanen.

Gardermoen-banen og en eventuell Nord-Norge bane er holdt utenfor denne jernbaneplanen.

Det er ikke bare NSB som vil ruste opp. Vegdirektør Olav Søfteland har antydet at det trengs 100 milliarder kroner til opprustning av eksisterende veinett her i landet. Og innen tusenårsskiftet kommer ny hovedflyplass, foruten opprustning av alle de andre flyplassene her i landet.

Må vi velge?

Trenger vi alt dette? Blant annet av økonomiske hensyn er det sannsynlig at politikerne vil måtte prioritere strengere i framtiden. Det blir dyrt å få både i pose og sekk, storsatsing på både vei og jernbane. Dessuten er det grenser for hvor lenge veiutbygging kan avhjelpe trafikkproblemene.

Et eksempel kan vi hente fra Akershus. Det er ventet at strekningen mellom Asker og Oslo vil få en spesielt stor trafikkøkning i årene framover. Veinettet er allerede overbelastet, og flere politikere har sagt at det ikke er aktuelt med ytterligere veiutbygging. Det er nå innledet et samarbeid mellom berørte kommuner, Statens Veivesen og NSB for å få trafikkøkningen over på skinner. NSB vil investere 1,4 milliarder kroner på strekningen Skøyen – Asker, og etterhvert vil togene kunne kjøre i 200 km/t på denne strekningen. ■

– Mindre til vei

Arbeiderpartiets leder, Thorbjørn Jagland, åpner for at vei- og jernbaneinvesteringene kan komme på samme nivå om noen år. I dag bruker staten ti ganger så mye på veibygging som til jernbaneinvesteringer.

OPTIMIST: *Arbeiderpartiets leder, Thorbjørn Jagland, ønsker at toget skal kunne konkurrere med flyet på strekningene Oslo – Stavanger, Bergen og Trondheim. (Foto: Aktuelt Perspektiv)*

Jagland sier til N&M at de fleste flaskehalser innen veitrafikken nå er i ferd med å løses. Dermed er det rom for større bevilgninger til jernbanen. Han mener at dette også er i tråd med Kleppeutvalgets anbefalinger for å få ned ledigheten.

Thorbjørn Jagland ønsker seg høyhastighetstog både i nærtrafikken på Østlandet og mellom landsdelene.

– Det haster mest med det sentrale Østlands-området, og her må det en betydelig forsterkning til, sier Jagland.

Jagland synes at NSBs forslag til jernbaneplan er meget positivt, og at NSB nå framstår som langt mer offensiv enn tidligere.

– Planen som helhet er god, men spørsmålet er hvor fort vi skal gå. Her må vi vurdere både det praktiske og økonomiske, sier Jagland.

Men Ap-lederen er villig til å satse store summer på jernbanen.

– Det må til hvis jernbanen skal konkurrere med fly, sier han.

Bruker han selv toget?

– Jeg bruker toget så ofte jeg kan. Da jeg vokste opp, var jeg avhengig av toget for å komme meg fra Lier til skolen i Drammen. Men nå blir det nok ofte at jeg velger bilen, sier Thorbjørn Jagland. ■

– Sats på Østlandet!

Høyres leder Kaci Kullmann Five vil begrense den framtidige jernbanesatsingen til det sentrale Østlandet. Hun mener at jernbanen må styrkes innenfor triangelet Skien, Halden og Lillehammer.

PRIORITERER: *Høyres leder Kaci Kullmann Five vil konsentrere jernbanesatsingen til det sentrale Østlandsområdet. Hun maner til forsiktighet i jernbanesatsingen, av hensyn til statsfinansene. (Foto: Høyre)*

– Jernbanen må bygges ut der det er samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk lønnsomt. Derfor må framtidig jernbanesatsing begrenses til det sentrale Østlandet, sier Kullmann Five til N&M.

Hun mener at NSBs forslag til jernbaneplan er urealistisk, fordi det er for kostbart. Hun minner om at et av Høyres hovedmål er å redusere underskuddet på statsbudsjettet. – Norge er et langstrakt og tynt befolket land, og det er ikke økonomisk grunnlag for å bygge ut toget i alle deler av landet, sier hun. Hun tror ikke at jernbaneinvesteringene vil ta igjen investeringene til veier her i landet.

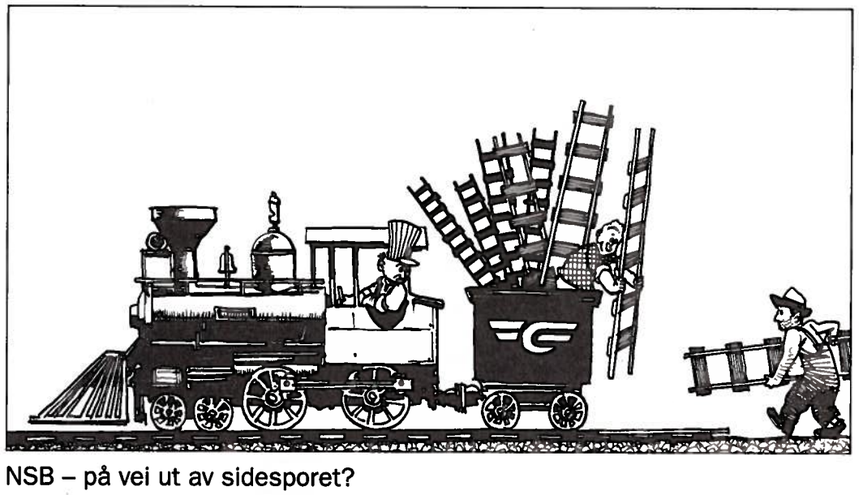
Men hun sier det er et mål å øke jernbanens andel av persontrafikken. I dag er jernbanens andel 4–5 prosent og det synes hun er for lavt. Blant annet kan parkeringsplasser ved jernbanestasjonene få flere til å velge toget, tror hun.

Selv bruker hun konsekvent toget hvis reisetiden tillater det. Hver dag pendler hun mellom Bærum og Oslo med toget. ■

Togfakta

- Størstedelen av dagens kjørevei er fra forrige århundre.
- Bare 99 km eller 2,4 prosent av jernbanenettet er i dag dobbelsporet.
- Den siste utvidelsen av banenettet i Norge skjedde i 1962, med forlengelsen fra Fauske til Bodø.
- Ingen av dagens lokomotiv når høyere fart enn 160 km/t.
- Jernbanens andel av persontrafikken har gått ned fra 9,8 prosent i 1965 til 4,1 prosent i 1990.
- Norge har den eldste lokomotivparken i Vest-Europa. Gjennomsnittsalderen for NSBs lokomotiver er 30 år.

Nærum på sporet



NSB – på vei ut av sidesporet?

Høyhastighetstog gjennom Østfold til Europa er NSBs viktigste mål i årene som kommer. Men sterke krefter ønsker også motorvei på samme strekning. Bør vi – av hensyn til miljø og økonomi – bygge både motorvei og dobbelt jernbanespor, eller må vi velge?

N&M • GUNNAR BOLSTAD

BIL OG TOG – BÅDE OG?

- Begge deler!

– Vi trenger både motorvei og høyhastighetstog gjennom Østfold. Uansett omfanget av togsatsingen, må E6 rustes opp til fire felt, sier Tore Haugen, stortingsrepresentant for Høyre, tidligere styreformann i NSB og leder av en norsk-svensk interessegruppe som arbeider for bedre kommunikasjoner mellom Norge og Sverige.

– Europavei 6 sørover er vår viktigste vei til utlandet, i tillegg til at det er en viktig vei regionalt og lokalt. Standarden er lav og ulykkene mange, sier Haugen, som mener at vi må ha en veiutbygging i alle fall, blant annet fordi det aldri vil være mulig å få all godstrafikken over på bane.

– Jernbanen bør kunne konkurrere på lange strekk, men vil ikke kunne erstatte veitrafikken. Det er problematisk å få lønnsomhet i jernbanesatsing. Men Oslo-Gøteborg er en idealstrekning for høyhastighetstoget, mener Haugen. Den tidligere NSB-formannen mener også at jernbanen bør vokse sterkt på godssiden:

– Veksten i godstrafikken bør tas av toget. På lengre sikt vil toget ha større utviklingsgrunnlag enn veien har. Toget blir mye raskere – antagelig opptil 200 kilometer i timen, hvilket vil si det dobbelte av hva bilene kan oppnå. Vi må regne med en betydelig forbedring i jernbanetilbudet til kontinentet i og med Øresundsforbindelsen og bro- eller tunnellforbindelser fra Danmark til Tyskland. Etterhvert vil vi få «over-natten-leveranser» langt ned i Nord-Tyskland.

I tillegg må vi regne med restriksjoner på veitrafikken i Europa, mener Haugen.

Arbeidsgruppen som Haugen leder er nedsatt av alle kommuner og fylkeskommuner fra Oslo til Gøteborg, på grunn av frustrasjon over tempoet i utbyggingen:

– Dersom man skal fortsette med dagens tempo, vil det ta 40 år før vi får en skikkelig forbindelse på plass. Vi er misfornøyd med at regjeringen legger så liten vekt på samordning. Det er først når jernbanetilbudet blir sammenhengende at det blir interessant. Vi har alt å vinne på at Sverige bygger ut sin del av strekningen, men i Sverige er dette for en utkant å regne. Andre strekninger i Sverige vil være mer kommersielt interessante. Norske myndigheter, det vil si NSB og Samferdselsdepartementet, står ikke nok på for å få til dette.

– Det er ikke lenge siden statsministeren sa i Stortinget at det viktigste i nordisk samarbeid er utvikling av infrastruktur. Og hva kan vel da være mer aktuelt enn vei- og jernbaneforbindelsen Oslo – Gøteborg – København? spør Haugen.

Han vil nødig gi stalltips om hvordan det går under stortingsbehandlingen av jernbaneplanen og veiplanen:

– Østfold-forbindelsen vil være høyt prioritert, men jeg er ikke sikker på at Stortinget er djervt nok til å organisere en effektiv gjennomføring. Man har lett for å se på prosjekter hver for seg. Man må prioritere.

På jernbanesiden bør nå strekningen Oslo – svenskegrensen ha høyeste prioritet, forutsatt videreføring i Sverige. Gardermoen-banen har sin egen finansiering, og gjennomføringen er i gang. Man bør heller ikke vente lenger med Vestfold-banen, på grunn av tilknytningen til Gardermobanen. Men Ringerikstunnellen må ikke få ødelegge, mener Haugen. ■

- Velg toget!

– Myndighetene må prioritere. Vi har ikke råd til å bygge både motorvei og høyhastighetsbane. Dersom vi bygger motorvei Oslo-Gøteborg, har vi rett og slett ikke råd til å bygge høyhastighetsbane på samme strekningen, mener siviløkonom Peter Sundt.

Peter Sundt driver det uavhengige konsulentfirmaet Miljøprofil A/S, og har blant annet utarbeidet en alternativ samferdselsplan for Naturvernforbundet i Østfold. Synspunktene hans er kontroversielle i jernbanekretser og langt inn i miljøbevegelsen.

– Vi er bare fire millioner mennesker i dette landet. Vi kan ikke bygge ut en infrastruktur som den man har i Tyskland eller Frankrike. I Norge kan vi ikke satse på alt på en gang. Fordi transportbehovet synes å være økende, tar en rekke kommuner langs kysten i Sør-Norge til orde for at akkurat deres havn skal være «gateway to Europe». Veiene skal bygges for at de skal ta alt godset, likeså jernbanen. Det blir en vanvittig overkapasitet. Denne overkapasiteten må vi betale for. I sin tur fører dette til at Norge som nasjon blir mindre konkurransedyktig. Fordi vi er få, må vi bruke det vi har smartere. Kopierer vi Tyskland med sine 70 millioner mennesker, vil det gå galt, mener Sundt.

– Gigantomanien innen samferdsel kan rett og slett bli vår bane både økonomisk og økologisk. Prioriteres jernbane, kollektivtrafikk og sykkel, må det imidlertid stilles strenge krav til satsingen. Satsingen skal ikke lenger være avlat, men bevisste investeringer for at vi alle skal reise betydelig mer miljøvennlig i framtida. En slik bevisst strategi vil vise seg å være meget lønnsom og ikke minst bærekraftig.

– Dersom man først velger å bygge ut for større trafikk på en motorvei til svenskegrensen, er det et kritisk spørsmål hvorvidt man bør bruke milliarder på en bedre jernbaneforbindelse. En ny motorvei er et veldig sterkt politisk signal, på tvers av alle fagre ord om en bærekraftig utvikling. Et signal som oppfordrer folk til å bruke bilen, slik at det blir behov for enda flere motorveier i framtiden.

– Den langsiktige konsekvensen er at vi blir fanget i en ond sirkel. Bilkjøring gir mer bilkjøring. Fordi vi nå står foran nye samferdselsinvesteringer, samtidig med at trafikken på veiene er redusert med ca. 10 prosent de siste tre årene, har vi en unik sjanse til å bryte ut av den onde sirkelen nå, sier Sundt.

– Godstrafikk på vei er en ressursløsende transportform. I dag er hver tredje lastebil som kjører over Svinesund fra Norge til Sverige tom. Norge har Europas høyeste egentransportandel. Hvert firma har sin lastebil. Det bør derfor være et potensial for å trimme både lastebilparken og lastebilkjøringen med henholdsvis 40 og 25 prosent. Det er i tillegg et meget stort potensial for å overføre gods til jernbanen og båt, hvis vi legger forholdene til rette. Kombitransport vil bli et viktig satsingsområde i tiden framover.

Sundt er også skeptisk til hvor mye vekt man skal legge på utviklingen av den synlige infrastruktur, det vil si nye motorveier og jernbanelinjer, bruer og tunneller.

– Kanskje burde vi konsentrere oss mer om kundeorientering og om de totale systemene fra dør til dør. Det trengs gode systemer for overgang og for kombiløsninger. I dag fremmer de økonomiske betingelsene antall vognkilometer og ikke kollektivselskapenes passasjerantall, sier Sundt. ■

UENIGE: *Både stortingsrepresentant Tore Haugen (t.v.) og siviløkonom Peter Sundt vil ruste opp jernbanen gjennom Østfold. Men de er uenige om det er fornuftig å bygge motorvei i tillegg.*

(Foto: John Petter Reinertsen/Samfoto)

TOGET VINNER MILJØKAPPLØPET

Bilen taper miljøkappløpet med toget. Toget gjør minst skade, forurenser minst, og bruker minst energi. I tillegg er toget billigere enn bilen.

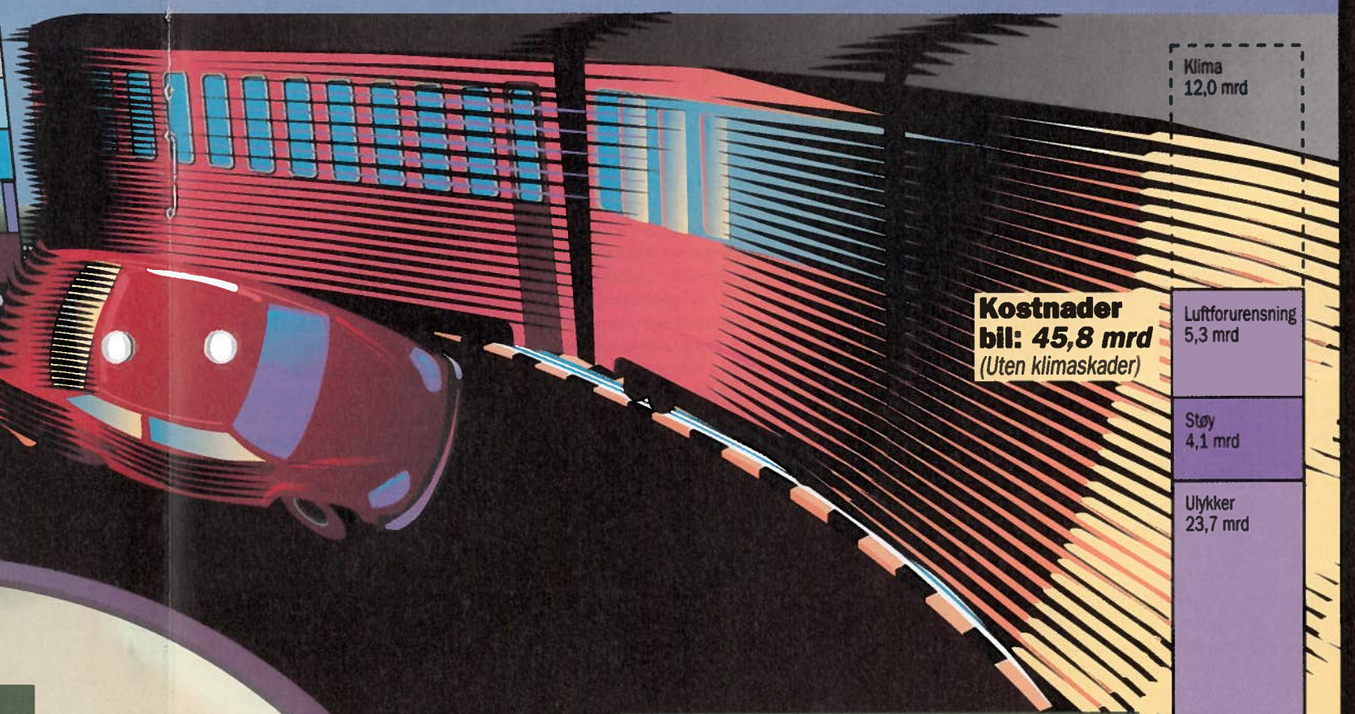
Bilen gjør mest skade

Grafen viser forurensninger og skader når 1000 mennesker har reist 1000 kilometer med bil eller tog.

Toget er best – under like forhold dreper bilen dobbelt så mange, skader syttifem ganger flere, skaper støyproblemer for tre ganger så mange, og slipper ut seks ganger mer klimagasser og tjuefem ganger så mye skadelige stoffer.

* Antall utsatt for støy over 55 desibel

Kilder: TØI, SFT og NSB

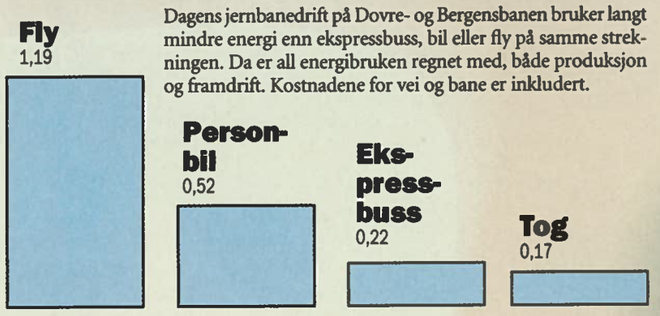


ULYKKER: I 1991 ble 232 mennesker drept og 27 175 skadet av bil og buss. Toget drepte ni personer og skadet 17. Totalkostnadene ved et dødsfall er anslått til 10 millioner kroner og én million kroner for hver personskade.

STØY: 1 350 000 mennesker er utsatt for støy fra veitrafikken på over 55 dBA, tilsvarende tall for jernbane er 20 000 personer. Alvorlig støyplaget er 410 000 personer på grunn av veitrafikken, og 6000 personer på grunn av togtrafikken. Kostnaden av alvorlig støyplage er anslått til 10 000 kroner per person.

Flyet bruker mest energi

Dagens jernbanedrift på Dovre- og Bergensbanen bruker langt mindre energi enn ekspressbuss, bil eller fly på samme strekningen. Da er all energibruken regnet med, både produksjon og framdrift. Kostnadene for vei og bane er inkludert.



Grafen viser kWh per personkilometer

(Beregnet av sivilingeniør Paal Sørensen)

NO_x og SO_2: Nitrogenoksider fører til barneastma og andre luftveissykdommer. Sammen med svoveldioksyd skapes sur nedbør som dreper fisken i innsjøer og vegetasjon. I tillegg skader syren bygninger. Kostnaden ved disse skadene er anslått til drøyt to kroner per liter bensin og vel 3,50 kroner per liter diesel.

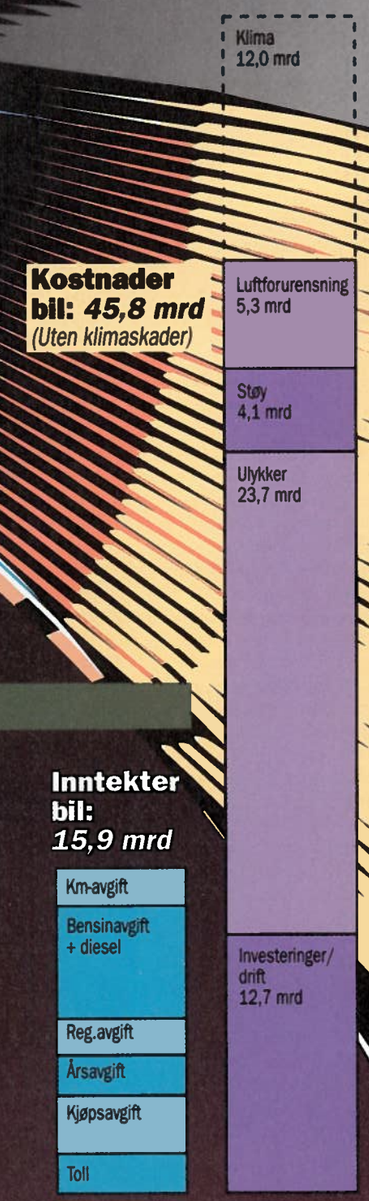
KLIMA: Karbondioksyd (CO_2) er den viktigste klimagassen. Den bidrar til drivhuseffekten. Klimaskader er ikke tatt med i regnskapet. Skaden fra veitrafikken er beregnet til 12 milliarder kroner forutsatt oppfyllelse av Stortingets vedtak om stabilisering av utslippene. Tilsvarende kostnader for jernbanens klimagassutslipp er 100 millioner kroner.

Natur&Miljø

Ill: Ketill Berger/dEDBsign

Bilen koster mest

Bilistene som melkeku for staten er en myte. Veitransporten subsidieres med 30 milliarder kroner, når ulykker og miljøkostnader inkluderes. Hver liter bensin og diesel er subsidiert med over ni kroner. Veitransporten betaler 35 prosent av sine netto samfunnsutgifter, mens jernbanen betaler 56 prosent.



Jernbanen utfører seks prosent av transportarbeidet

Bilen utfører 77 prosent av transportarbeidet

– JERNBANEN MÅ STYRKES NÅ!

– Den langsiktige satsingen på jernbanen må starte nå. Utsetter vi den, frykter jeg at løftet blir så stort at det må vike for andre og mer kortsiktige prioriteringer, sier Kristian Rambjør, administrerende direktør i NSB.

N&M • RAGNHILD SVED

I sitt forslag til Norsk Jernbaneplan for de neste fire årene ber NSB om 13,3 milliarder til nyinvesteringer, tre ganger mer enn det som ble bevilget i forrige periode. Og det er bare begynnelsen på den systematiske oppgraderingen av jernbanen som NSB ønsker.

Tiden da man bare diskuterte nedlegging av sidespor må være omme, satsing må starte nå. På dette punkt er Rambjør klar.

– Jernbanen har vært sulteføret de siste 10–15 årene. Traseene vi kjører på er fra forrige århundre, materiellet er nedslitt og gammelt. Lokomotivene er i gjennomsnitt 30 år. I forhold til våre nordiske naboland er vi 10–15 år for sent ute, og da er det ikke NSB, men Norge som nasjon jeg tenker på, sier han.

Men en storoffensiv fra NSB for å vinne opinion og politikere for et løft for jernbanen bebuder Rambjør ikke. Han forlanger ikke at politikerne skal prioritere jernbanen på bekostning av veiutbygging, men nøyer seg med å påpeke jernbanens fortrinn.

– Jernbanen kan ikke være et tilbud til alle i et grisgrendt land som Norge. Men vi må satse på jernbanen der hvor den er uovertruffen, som til frakt av gods over lange avstander og til persontransport på avstander opptil 50 mil. Man skal dessuten være klar over at toget er det eneste transportmidlet som kan øke hastigheten vesentlig, kanskje opptil fire ganger dagens fart, sier han.

Tror på politikerne

Rambjør mener det har vært en sterk politisk vilje til å satse på jernbanen de siste to årene – faktisk ble det bevilget mer til investeringer enn det som lå i siste jernbaneplan.

– Riktignok var dette for en stor del av hensyn til arbeidsledigheten. Det må ikke bli slik at vi satser bare av den grunn, selv om det i denne situasjonen er riktig å satse på infrastruktur. Tiden er inne til å forberede økt samarbeid med Europa, og da er effektive transportsystemer en viktig forutsetning. Vi ser nå hvilken virkning satsingen på fly og veibygging har hatt – Europa har fått trafikkinfarkt. Veiene, flyplassene og luftrommet er fylt opp, grensen er nådd når det gjelder arealbruk, luftforurensning og støy. Ulykkeskostnadene på veiene er formidable.

– Men til tross for alle jernbanens dokumenterte miljøfortrinn bruker NSB bare vel én side på å presentere disse i forslaget til ny jernbaneplan?

– Vi har vært litt engstelige for å kjøre opp dette. Tog er miljøvennlig transport, men vi kan ikke hevde at NSB er en miljøbedrift. NSB er mer enn togtransport – det er verksteder, terminaler og stasjoner. Vi har ennå ikke god nok oversikt over fortidens synder. For eksempel har vi en stor jobb å gjøre med å renske opp langs traseene. Mange steder har det vært rene vandalismen. Vi ønsker ikke å kjøre for sterkt på miljøsiden, fordi vi frykter sammenblanding av toget som det mest miljøvennlige transportmidlet og NSB som bedrift, sier Rambjør.

Kamp for jernbanen?

– Vil du ta til orde for en prising av transport som inkluderer miljøkostnadene, og dermed gjør jernbanen mer lønnsom?

– Vi trenger en avgiftspolitikk som gjør at de ulike transportmidlene i stigende grad betaler egne miljøkostnader. Men dette må sees i internasjonal sammenheng, av hensyn til konkurranseevnen, sier Rambjør.

– NSB må konkurrerer med vei- og flytrafikken om samferdselsmidlene. Vil du kjempe for jernbanen, på bekostning av vei- og flytrafikken?

– Helhetssynet må komme fra departementet. Vi har rettet søkelyset mot oss selv, og prøvd å presentere våre fortrinn. Og jeg ser det som en stor fordel at Stortinget nå får anledning til å diskutere jernbaneplanen og veiplanen samlet.

– Hvordan ser du på at det planlegges firefelts motorvei parallelt med jernbanen gjennom Østfold og Vestfold, nettopp der hvor NSB skal gjøre store investeringer?

– Jeg vil være varsom med å ha en mening om det. Men jeg regner med at hensikten er å planlegge begge alternativene, slik at vei og jernbane kan stilles opp mot hverandre. Situasjonen har vært at man ikke har prioritert mellom vei og jernbane. Nå velger jeg å tro at man begynner å se konsekvensene av veisatsingen, og lærer å se ting i sammenheng. Uansett hvor mange veier man bygger ut i storbyene, kan man ikke bygge seg ut av problemene. 15 prosent av befolkningen i tettbygde strøk har luftveislidelser, som skyldes forurensning fra bil- og flytrafikken. Det er et vesentlig perspektiv å ta med i samferdselspolitikken, sier Rambjør. ■

NSB-SJEFEN: *– Toget er det eneste transportmidlet som kan øke hastigheten vesentlig, kanskje opptil fire ganger dagens fart, sier adm.dir. Kristian Rambjør i NSB. (Foto: NSB)*

TOGET TAR TETEN

BRUSSEL/PARIS (Natur & Miljø): Europa står ikke lenger på terskelen til en kraftig jernbanesatsing for persontrafikk. Den er forlengst passert. Nå bygges høyhastighetstog ut i stor stil – og toget tar opp konkurransen med flyet.

N&M • GUNNAR BOLSTAD

I Norge og i land verden over finnes det mange vyer for jernbanen. Planleggere tegner tog og linjer som skal realiseres i år 2000 eller 2010. I flere land i Vest-Europa har man imidlertid ankommet framtiden allerede. I Frankrike satte man i drift det første høyhastighetstoget (TGV) mellom Paris og Lyon allerede i 1982, med en toppfart på 270 kilometer i timen. Ti år senere ble strekningen fra Paris og sørvestover til Bordeaux og den spanske grensen åpnet. Hver dag reiser 40 000 mennesker på denne nye strekningen. Toget holder en toppfart på 300 kilometer i timen i regulær drift.

Uten passasjerer har et av TGV-togene satt verdensrekord med utrolige 515,9 kilometer i timen. De ambisiøse franskmennene regner med at det vil være ➤

LYNRASK: *40 000 mennesker reiser hver dag med TGV-toget som går mellom Bordeaux og Paris. Det holder en toppfart på 300 km i timen. Om få år vil togene få en topphastighet på 400 kilometer.*
(Foto: Gunnar Bolstad)

BAR I 300 km/t: *Uten støy og viberasjoner kan reisende på annen klasse slappe av med mat og drikke i TGV-togets bar. På første klasse blir de servert på plassene sine. (Foto: S.N.C.F./Michel Henri)*

➤ mulig å sette opp farten på regulære ruter til 400 kilometer i timen innenfor overskuelig framtid.

I Tyskland går de nye ICE-togene med hastigheter på over 260 kilometer i timen. I Japan fyker selve veteranen blant høyhastighetstogene, Shinkansen, avgårde i tilsvarende fart. Sveriges Järnvägar har hatt suksess med sitt 200 km/t-tog mellom Gøteborg og Stockholm.

Det skulle derfor ikke være nødvendig å se inn i romalderen for å se hva som vil bli jernbanens framtid. Den er her nå.

EF-planene

I Brussel sitter waliseren John Hugh Rees som leder for EF-kommisjonens arbeid med jernbanespørsmål og innlandstransport. Han er tilhenger av en langt sterkere satsing på jernbane og har sammen med sine kolleger i transportdirektoratet fått gjennomslag for offensive planer. I løpet av sommeren legger direktoratet fram konkrete planer for de mange luftige visjonene om høyhastighetslinjer som finnes på fargeglade brosjyrer. For utover den reelle satsingen som har funnet sted i Frankrike, Spania og Tyskland, har EF-visjonene ennå ikke forlatt tegnebrettet.

– Dersom vi skal være i stand til å møte det økende transportbehovet, må vi kunne tilby et alternativ til privatbilen. Vi ønsker å unngå en utvikling som den vi har sett i USA. Vi må integrere systemene bedre. Dette betyr ikke utelukkende en satsing på et jernbanenett, men jernbane må inngå som en viktig del av et større og samordnet samferdselsnett, sier Rees.

Markedet er best

– Vi tror at markedet er den beste veien å gå for å få til slik utvikling. Bil og godstransport på vei må betale mer for kostnadene i form av forurensning, veislitasje og ulykker. Men det er ikke til å komme forbi at veien vil være der uansett. Vi må gjøre offentlig transport bedre. Det vi kan håpe på er å holde biltransporten på det samme nivået, sier Rees.

Selv om Rees ser et klart behov for en høyhastighetslinje fra Oslo mot Sverige, understreker han at det er grenser for hvor lange distansene kan være før toget taper sin konkurransekraft blant forretningsreisende.

– Høyhastighetstoget har også sine begrensninger. Det er lite trolig at Oslo-folk vil ta toget til Brussel i særlig stor utstrekning. Derimot er det liten fornuft i at det i framtiden skal gå en masse halvtomme fly fra Oslo til Amsterdam, Brussel, Frankfurt og Paris. Da er det bedre at passasjerene for eksempel flyr til Brussel og deretter tar høyhastighetstog videre til andre byer som ligger innenfor to–tre timers reisetid. Da kan man sette inn mer energieffektive flytyper med plass til flere passasjerer.

Han ser for seg «transporthjul», der noen flyplasser opererer som «nav», mens høyhastighetslinjene er «eiker».

Konkurranse

Et nøkkelspørsmål for EF-kommisjonen er om etableringen av et nytt jernbanesystem skal skje med mest mulig fri konkurranse. Det gjelder ikke bare på entreprenør- og materiellsiden, men også selve driften av jernbanestrekningene. Eurostar, den nye forbindelsen som skal trafikkere jernbanelinjen under den engelske kanal, blir det første eksemplet på hvordan dette skal fungere.

TGV-tog mellom London og Brussel/Paris vil gå gjennom kanaltunnellen, eller The Chunnel, som den kalles. I tillegg skal det etableres en TGV-forbindelse mellom Paris og Brussel. Felles knutepunkt for disse tre strekningene blir den franske grensebyen Lille, hvor rådmannen snart vil kunne glede seg over nye skattebetalere som gjerne vil bo i en times avstand til både Paris, Brussel og London. I tilknytning til Eurostar skal det også etableres høyhastighetsforbindelser videre til Køln og Amsterdam. Dermed er grunnlaget lagt for en samlet høyhastighetssatsing i hele det nordvestlige Europa.

Det uvanlige med Eurostar, i tillegg til undervannstunnellen og hastigheten, er at strekningen skal trafikkeres av alle de tre lands jernbaneselskaper. De skal drive i konkurranse med hverandre, men med felles markedsføring.

– Tidligere er et fransk tog plutselig blitt til et belgisk tog når det passerer grensen til Belgia. Nå vil det være fransk hele veien til Brussel. Slik vil det bli i hele EF-området i årene som kommer, sier Paul Veron, kommunikasjonsdirektør i UIC, Den internasjonale jernbaneunionen med hovedsete i Paris.

Entuslasme

De siste årene har det vært mye entusiasme i de ulike europeiske jernbaneselskapene. Så entusiastiske har man vært hver gang man har funnet på nye tekniske forbedringer at man slett ikke har hatt tid til sjekke med naboen hvordan dette vil passe sammen med deres system. Dermed er samarbeidet ikke kommet særlig lenger enn det stadiet man nådde en gang rundt svartedauden, da man bestemte seg for å samordne sporviddene.

Det er bare i Spania, Portugal, Finland og Russland at sporvidden er en hindring. Derimot er det en flora av ulike strømstyrker og signalsystemer i de nye høyhastighetstogene. Hver eneste jernbanedirektør ønsker internasjonal samordning, og hver eneste av dem sverger på at det er akkurat deres system de andre bør samordne seg til.

– Men nå skal vi virkelig få gjort noe med dette, sier Veron. En grundig rapport – Rail Without Frontiers – lister opp de konkrete hindringene som må ryddes av veien. Listen inneholder prioriterte tiltak, og den vil bli iverksatt i tur og orden.

BRYTER GRENSER: *– Grensehindrene for toget i Europa skal ryddes av banen, sier Paul Veron i Den internasjonale jernbaneunionen. (Foto: UIC)*

EFs OVERKONDUKTØR: *John Hugh Rees leder EFs jernbanestrategi.*

Godsvogn til besvær

Mens høyhastighetstogene etterhvert har kommet på skinnene, er det vanskeligere å få mer gods over på bane. Til tross for at myndigheter, jernbaneselskaper og forstå-seg-på'ere er enige om at jernbanen bør dominere godstransporten, er det langt fram. Kundene vil simpelthen ikke bruke penger på et tilbud som de ikke synes er godt nok. Men jernbaneselskapenes ambisjoner er skyhøye. Den internasjonale jernbaneunionen arbeider i høyt tempo for å fjerne hindringer for jernbanetransportens framtidige suksess.

– Et av hovedproblemene for godstransporten finner vi på grenseovergangene, sier Paul Veron.

Men det har skjedd mye de siste 20 årene. Det gjennomsnittlige tidstapet ved grenseovergangen ved Kornsjø har for eksempel sunket fra over 12 timer i 1975 til ti minutter i 1990. Men ennå kan grenseoppholdet mange steder vare i både tre og fire timer, og det er for lenge når godsvognene skal passere flere grenser på turen.

Innenfor godstrafikken, som på høyhastighetstogene, må man finne ordninger som gjør at både lokomotiv og mannskap kan følge med på hele turen. Et lokskifte er unødvendig tidkrevende. I mange tilfeller kunne det samme lokomotivet kjørt hele strekningen, men krangel om økonomisk kompensasjon for å sende lok'et over grensene er også en banal årsak til problemene. Men nå skal hindringene ryddes av veien, lover Veron.

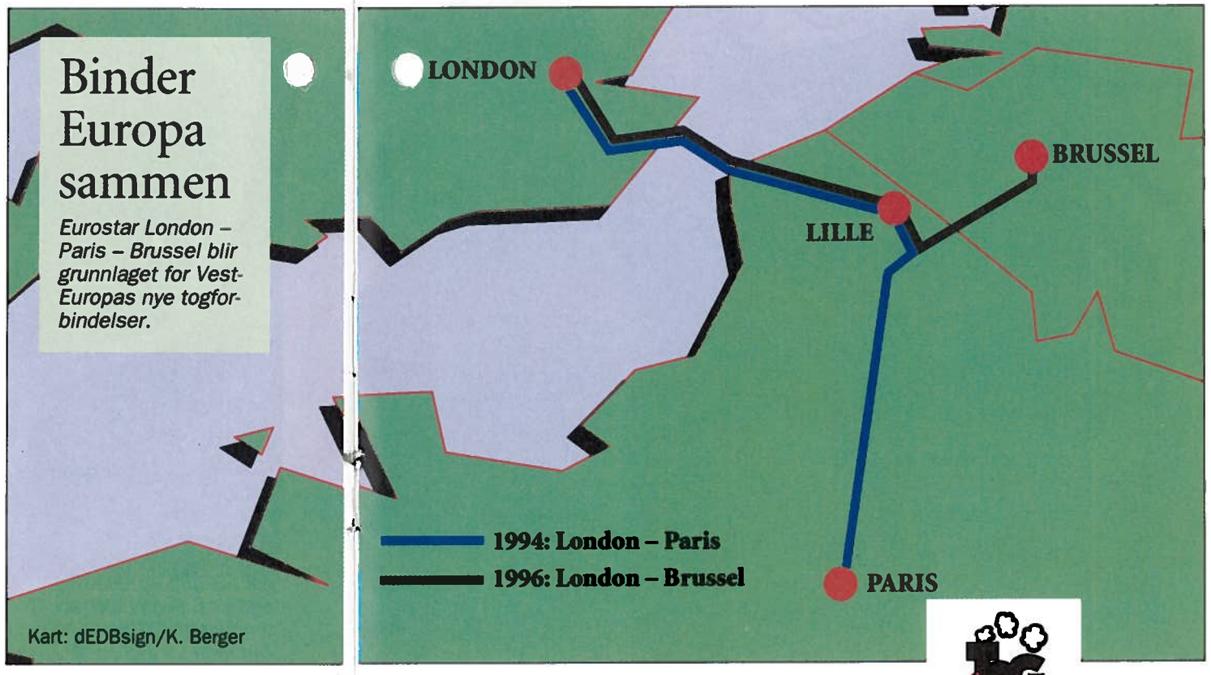
Kombitransport

Kombitransport er den nye kongstanken blant jernbanefolk. Det er ikke lenger noen mening i stive konkurranseskiller mellom lastebil og tog. Lastebilen har sin styrke i fleksibilitet. Den kan plukke opp og levere gods omkring på småbedrifter, men mangler jernbanens energieffektivitet og miljøfortrinn. Måten lastebilnæringen drives på, gir også mye tilfeldig kjøring.

Derfor er det mer fornuft i at tog og bil gjør det de kan best. Lastebilen henter godset på fabrikken og leverer det på toget, som igjen trekker godset med seg hele veien fra Oslo til for eksempel Milano, der det hentes av en lastebil som kjører den siste etappen til mottakeren noen kilometer unna.

Nøkkelen til dette systemet ligger i nytt materiell som gjør det mulig for lastebil og godstog å bytte containere i løpet av et par minutter.

Kundenes interesse er imidlertid avgjørende for at denne transportrevolusjonen kan bli en suksess. Blir den det, vil det utvilsomt bli mindre langtransport på Europas motorveier. ■



Togfakta

■ TOGET ER LANGT MER energieffektivt enn alle andre transporttyper. Et intercitytog i USA bruker en tredel av den energien et passasjerfly bruker på å flytte én passasjer én kilometer, og en seksdel av det en personbil med én matpakkekjører bruker.

■ Å FRAKTE GODS med jernbanen er langt mer energieffektivt enn lastebiltransport. I USA krever landeveis godstransport mer enn åtte ganger mer energi per tonn/kilometer enn jernbanefrakt. I land i Den tredje verden, der lastebilene gjerne er eldgamle og lite effektive, krever lastebiltransporten 1,5 til 2,5 ganger mer energi.

■ JERNBANEN HAR LANGT mindre apetitt på landområder enn veier og lufthavner. To jernbanespor kan frakte samme antall passasjerer per time som 16 parallelle kjørebaner på en motorvei. Den legger bare beslag på en 15 meter bred trasé, sammenliknet med 122 meter for en motorvei med samme kapasitet.

■ LUFTHAVNER OG MOTORVEIER har en tendens til å styre utviklingen ut av byer og tettsteder, noe som øker bilavhengighet. Motorveien trekker med seg kjøpesentre, moteller og gatekjøkken. En jernbanestasjon inne i en by er derimot med på å sikre dens videre eksistens.

■ STØRRE BRUK AV JERNBANEN ville lette presset både på landeveiene og flyplassene, og dermed spare samfunnet for store summer. Bare i USA koster forsinkelsene på grunn av overfylte lufthavner og luftrom næringslivet og flyselskapene minst fem milliarder dollar årlig.

■ JERNBANEN SKAPER langt mindre støy enn flyplasser og motorveier. Flytrafikken kan gi støyplager så langt som seks mil fra en lufthavn. Sammenlikninger av støy fra jernbane og veitransport, viser at jernbanen i gjennomsnitt bare støyer fra halvparten til tre firedeler så mye som veitransporten. Dette beregnet ut fra samme godsmengde, passasjertall og hastighet.

■ JERNBANEN ER VIKTIG som transporttilbud til folk som ikke har bil. I fattige u-land er det få som har råd til å ha bil. For eksempel er det 55 mennesker per bil i Peru, 367 per bil i India. Selv i bilens «hjemland» – USA – er nesten 10 millioner familier uten motorkjøretøy.

(Worldwatch Institute, Jordens tilstand 1993)

REISEN TIL VÅREN

N&M • GUNNAR BOLSTAD
og RUNE J. ANDERSSON (tegning)

Jeg har reist til våren i 300 kilometer i timen, og har skjønt at framtiden er nå.

PARIS/SAN SEBASTIAN (Natur & Miljø): Minus to er kaldere i Paris enn minus to i Oslo, og det er ikke mye parisisk lettsindighet å spore i ansiktene på dem som iler til og fra Gare Montparnasse – jernbanestasjonen som er knutepunkt for forbindelsene sørvestover. Men jeg bekymrer meg ikke. Jeg reiser til våren, på første klasse.

Jeg setter meg til rette i det fyrstelig brede togsetet, og venter på at mannskapet skal komme med sikkerhetsutstyret. For briller og styrthjelm må da være et minstekrav? Og hvorfor er det ingen sikkerhetsbelter i setet?

Men konduktøren rusler vennlig gjennom kupeen uten å medbringe verken hjelm eller briller, til tross for at vi straks skal aksellerere til en hastighet av 300 kilometer i timen – den raskeste regulære jernbaneforbindelse i verden.

Vi ruller rolig ut fra stasjonen og fortsetter i et tempo som ikke på noen måte virker foruroligende. Støyen inne i kupeen er på et behagelig nivå, jeg kan høre hva mannen på den andre siden av midtgangen hvisker i øret på sin to måneder gamle datter. Ristingen er betydelig mindre enn i et vanlig tog. Det er i det hele tatt en komfortabel tilværelse.

Men farten? Dette kan da umulig være 300 kilometer i timen? Den forventede fantomfølelsen uteblir fullstendig. Først når vi kommer til en strekning der jernbanelinjen løper parallelt med motorveien og jeg kan observere hvordan bilene tilsynelatende står bom stille, skjønner jeg hvor fort dette egentlig går. For bilene har slett ikke parkert. Det er bare slik det ser ut når fartsforskjellen er omlag 200 kilometer i timen. Det er ikke rart at jernbanen gjør innhogg i markedsandelene, eller at flyavgangene mellom Paris og Lyon er blitt nedlagt i tur og orden.

– JA, TAKK – JEG TAR GJERNE et glass rødvin til. Ja, en Medoc ville passe bra.

Serveringstilbudet på TGV-toget er upåklagelig. Passasjerene på andre klasse må riktignok flytte seg inn i barvognen, men det er ikke noen uoverstigelig hindring. Vognene er leddet sammen og overgangen mellom vognene, som på de fleste andre tog er en formidabel trussel mot småbarn og bevegelseshemmede, er bygget inn. Man registrerer det knapt når man går fra en vogn til en annen.

For oss som reiser på første klasse er det gode liv enda bedre. Vi blir servert der vi sitter i våre lenestoler. Men ikke fra noen trillevogn. Her kommer kelneren rundt og tar opp bestillinger. Varm mat og temperterte drikkevarer blir servert med en touch av personlig service.

Både kelner og konduktør snakker engelsk, en sjeldenhet blant franskmenn i offentlig tjeneste. Et ørlite minus er det at beskjeder over høyttaleranlegget bare blir gitt på fransk, tatt i betraktning at mange utenlandske besøkende gjerne reiser med TGV.

Når toget runder Tours kan vi kjenne hvordan toget bremser ned til skarve 200 kilometer i timen. Et blikk på klokken viser at farten har vært omtrent som lovet. Herfra er ikke linjen bygget ut for oppnåelig toppfart ennå. Men det kommer – franskmennene har et høyt ambisjonsnivå.

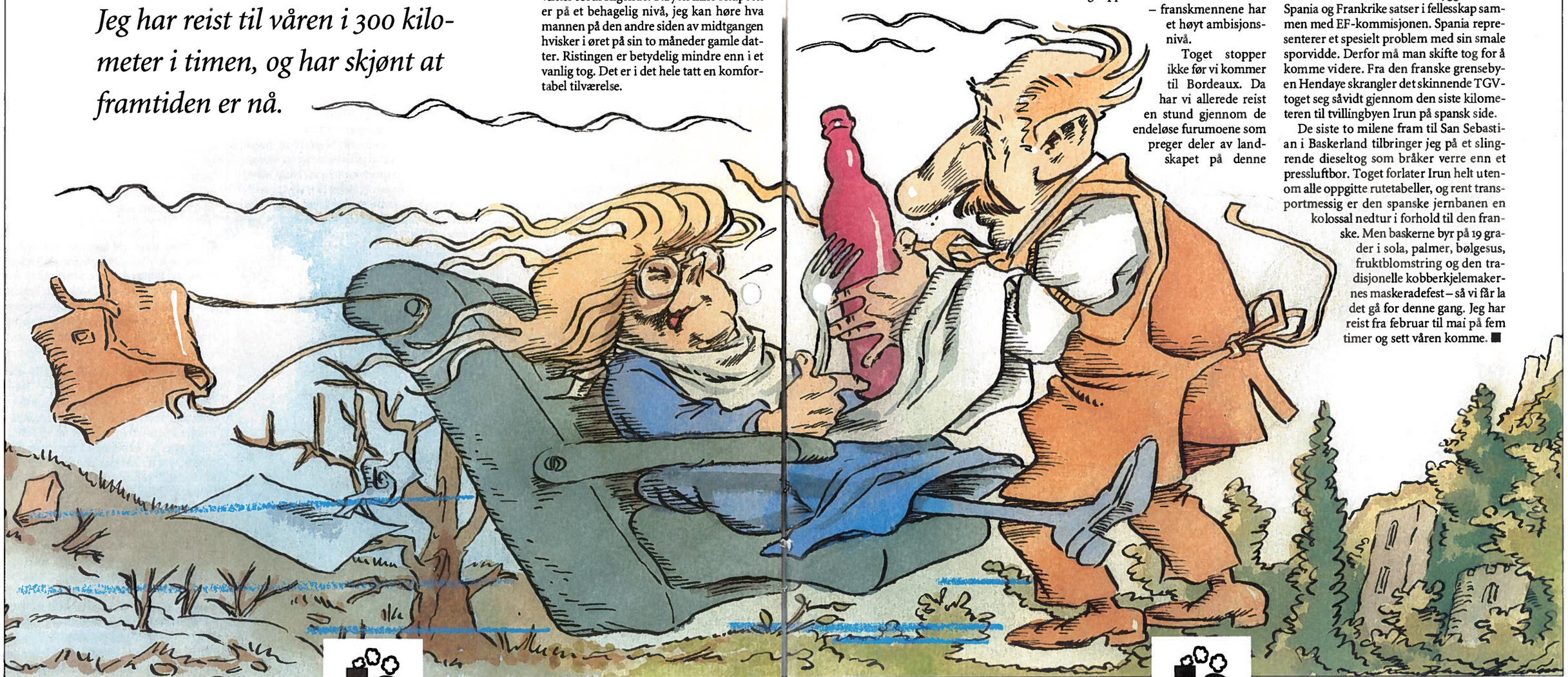
Toget stopper ikke før vi kommer til Bordeaux. Da har vi allerede reist en stund gjennom de endeløse furumoene som preger deler av landskapet på denne kanten av Frankrike. Og vi har sett de første glimt av grønne vekster – riktignok bare den viltvoksende og eviggrønne eføyen som klatrer og snylter på alt som peker oppover, om det så er telefonstolpene.

I Bordeaux har jernbaneselskapet SNCF bevilget hele tre minutters stopp etter at den første delen av reisen har vart i to timer og femtiåtte minutter. Fra Bordeaux reiser vi videre gjennom landskapet Gascogne, der den tapre, men langnesede og uheldige Cyrano de Bergerac kunne ha levd og virket, dersom han ikke i tillegg var nødt til å tilbringe sin tilværelse mellom to permer.

Nå stopper toget oftere, og i skinkebyen Bayonne ser vi de første blomstene på marken. De er blå og står i solveggen ved stasjonsbygningen. De er ikke oppsiktsvekkende vakre, men de er de første jeg ser i år. Det er godt nok.

Fram mot grensen holder TGV-toget ikke større fart enn et vanlig tog ville gjort. Grenseområdet vil ikke bli bygget ut før Spania og Frankrike satser i fellesskap sammen med EF-kommisjonen. Spania representerer et spesielt problem med sin smale sporvidde. Derfor må man skifte tog for å komme videre. Fra den franske grensebyen Hendaye skrangler det skinnende TGV-toget seg såvidt gjennom den siste kilometeren til tvillingbyen Irun på spansk side.

De siste to milene fram til San Sebastian i Baskerland tilbringer jeg på et slingrende dieseltog som bråker verre enn et pressluftbor. Toget forlater Irun helt utenom alle oppgitte rutetabeller, og rent transportmessig er den spanske jernbanen en kolossal nedtur i forhold til den franske. Men baskerne byr på 19 grader i sola, palmer, bølgesus, fruktblomstring og den tradisjonelle kobberkjelemakernes maskeradefest – så vi får la det gå for denne gang. Jeg har reist fra februar til mai på fem timer og sett våren komme. ■



Ingen drivhusgasser

Ingen luftforurensing

- det elektriske toget!

NSB