



Norsk Jernbaneklubb

Postboks 1492 Vika

0116 Oslo

Oslo, 24.6.2012

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep

0030 Oslo

Forslag til Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2023

Høringsuttalelse fra Norsk Jernbaneklubb

Norsk Jernbaneklubb, stiftet 1969, samler landets jernbaneinteresserte.

Vi viser til høringsinvitasjon, og tillater oss å kommentere noen av punktene som angår jernbanen.

Hovedpunkter, kortfattet

- Utbyggingstakten må økes for at jernbanen skal overta en større andel av trafikken. Det må finne sted en kraftig kapasitetsøkning for tog, og vi slutter oss til NTP som går inn for at ”transportmiddelfordelingen må endres med sterke virkemidler”.
- Styrket trafiksikkerhet og bedre miljø må vektlegges. Vi viser til NTPs egen påvisning av reduserte utslipp og bedre helseeffekter ved overføring av trafikk fra vei til bane.
- Utvikling av jernbanen i Oslo-navet er essensielt. Ny sentrumstunnel i Oslo må derfor prioriteres. Vi viser til den politiske enigheten i denne saken.
- Staten må i sterkere grad bidra til finansiering av kollektivtrafikken i Oslo.
- Kapasitet og fremføringshastighet for gods må økes ved effektivisering av terminaler, ved dobbeltspor, forlengede kryssingsspor og opprettelse av industrisidespor for betjening av heltog.
- Ny godsterminal på Alnabru i Oslo må prioriteres med sikte på mer effektiv avvikling av godstrafikken.
- Vi slutter oss til ideen om omkjøringsmuligheter for godstrafikken ved driftsavbrudd, og tilføyer at det for noen strekninger kan være fordelaktig med elektrifisering for å oppnå enhetlig energiform og trekraft.
- Finansieringen må legges om for store utbygginger, særlig gjelder dette ny tunnel i Oslo og Ringeriksbanen. Jernbaneverket har uttalt at Ringeriksbanen kan planlegges som fellesprosjekt mellom Statens Vegvesen og Jernbaneverket.
- IC-nettet Skien-Lillehammer-Halden bør bygges ut raskest mulig (NTP antyder 10-13 år). Dette nettet må også inkludere Oslo-Hønefoss og Oslo-Kongsvinger. Et IC-nett bør være aktuelt også rundt Bergen, Stavanger og Trondheim med elektrifisering Trondheim-Steinkjer.
- IC-nettet må bygges slik at det kan videreutvikles til senere høyhastighetsnett. Dette nettet vil tilby rask forbindelse mellom de større, norske byer og bli en konkurrent til fly.
- Høyhastighetsbanene bør i hovedsak bygges for en hastighetsstandard på 250 km/t.
- Vi ser ikke poenget med prosentvis økning (dagens situasjon, +20 % og +45 %), men foretrekker i stedet en liste over oppgaver, i prioritert rekkefølge.

Kommentarer til kapitlene

Sitater står med kursiv, kommentarer med normal skrift.

Sammendraget

Side 11 – pkt. 6, Store investeringsprosjekter

Sitat:

Nye store investeringsprosjekter ut over dem som er omtalt i NTP 2010-2019, kan først prioriteres ved høyere planrammer. Innenfor jernbanen økes kapasiteten for gods på jernbanen med inntil 20 prosent i planteknisk ramme, mens den kan øke med 50-100 prosent hvis rammen økes med 45 prosent. Dette skjer gjennom tiltak både på linjen og i terminaler. Utover økt kapasitet for gods på jernbanen prioriteres først og fremst utbygging av dobbeltspor i IC-området på Østlandet, hvis rammen økes med 45 prosent." (...) "For å styrke godstransporten med sjø og bane prioriteres også utbedring av riksvegtilknyttinger til havne- og jernbaneterminaler.

Kommentar:

Det er et uttalt mål å overføre gods fra vei til bl.a. bane. Pr. i dag viser jernbanebruken synkende tendens, og har ifølge pressen gått ned fra 80 til 65 prosent mellom 2007 og 2011 hos de fire store godstrafikkselskapene i Norge (Tollpost Globe, Posten, Bring og Schenker).

Skal målet nås, må investeringsøkningen være betydelig høyere enn 45 % innenfor planteknisk ramme.

Forøvrig stiller vi oss undrende til at det opereres med faste, prosentvise økninger i forhold til dagens situasjon. I stedet kunne vi tenke oss at det ble satt opp en liste over oppgaver med prioritering ut fra denne.

Side 11 – Effekter av prioriteringene

Sitat:

Forventet trafikkvekst og nye vegprosjekter vil ha negativ påvirkning på miljøet, mens satsing på jernbane og miljøvennlig transport i byene, samt overføring av gods fra veg til sjø og bane, vil ha positiv virkning. Klimamålet for transport krever sterke virkemidler for å endre transportmiddelfordelingen, fremme lavutslippsteknologi og redusere biltrafikken.

Kommentar:

For å oppnå denne positive effekten må det foretas sterk kapasitetsøkning for tog og annen kollektivtransport. Med nåværende kapasitet på skinnegående transport vil større restriksjoner på bilbruk ikke kunne gjennomføres.

1 Transportens rolle i samfunnet og viktige utviklingstrekk

Side 14

1.1, Globalisering og transport henger nært sammen

Sitat:

De siste årene har det vært en kraftig økning av antallet lastebiler som kommer inn i Norge over Svinesund.

Kommentar:

Av denne grunn er det viktig at Østfoldbanen kommer høyt opp på prioriteringslisten for jernbaneutbygging i Norge.

Vi viser også til vår kommentar under punkt 7.1., der vi hevder at arbeidet med ferdigstillelse av denne strekningen må fremskyndes.

3 Nasjonale strategier

Side 23:

3.1, Byområder – veksten må tas av kollektivtransport, gåing og sykling

Sitat:

Vi kan ikke bygge oss ut av kapasitetsutfordringene med flere og bredere veger. For å skape attraktive og funksjonelle byer som har god mobilitet må det utvikles et kollektivtilbud med stor kapasitet og høy kvalitet og gode løsninger for gående og syklende.

Kommentar:

Vi gir vår fulle tilslutning til dette standpunktet. I den forbindelse viser vi til bl.a. Jernbaneverkets utredning "Utvikling av jernbanen i Oslo-navet" som skisserer en befolkningsøkning på 40 prosent frem mot 2040 og som anbefaler jernbanen som bærebjelken i kollektivsystemet. Den understreker også nødvendigheten av en ny Oslostunnel som bør samordnes med en ny tunnel for T-banen. Tiltak for syklister i forbindelse med kollektivtrafikk kan bl.a. skje ved å sørge for sikrere sykkelparkering ved holdeplassene, jfr. Planens pkt. 3.11.2 "Virkemidler for økt sykling".

Side 29:

3.2, Reduserte avstandskostnader og regional utvikling

Sitat:

Jernbaneverkets høyhastighetsutredning viser at dersom man bygger ut et nytt høyhastighetstilbud mellom Oslo og de øvrige større byene i Sør- Norge vil også underveismarkedet bli betydelig. En satsing på fjerntrafikken som en videreutvikling av IC-utbyggingen vil derfor i høy grad bidra til regionforstørring.

Kommentar:

Støttes. Vi er helt enig i at jernbanen har en oppgave å utføre i underveismarkedet, og at satsing på fjerntrafikken vil bli en naturlig oppfølger av IC-utbyggingen på Østlandet og omkring de andre større byene – spesielt Bergen, Stavanger og Trondheim.

Side 31

3.3, Mer gods på sjø og jernbane

Kommentar:

I dag skjer det av mange årsaker (nevnt i faktaramme i kapittel 3.3.1) en økning av godstrafikk med bil. Effektivisering av terminaler, bedre veiforbindelse til terminalene, dobbeltspor, lengre kryssningsspor og forbikjøringsspor er essensielt. Oppgradering av traseer som kan være avlastningsspor og supplerende spor, f eks Rørosbanen i samspill med Dovrebanen.

Det bør ses nærmere på muligheten for gjenopprettelse av industrisidespor.

Når Alnabru godsterminal har for liten kapasitet og dessuten er nedslitt, anbefaler vi som første post å sette denne terminalen øverst på utbyggingsplanen for utbygging av godsterminaler i Norge.

Der det er topografisk mulig, bør det primært være terminaler som kombinerer sambruk for båt, bil og bane.

Side 53

3.8.3, Finansiering

Kommentar:

Vi støtter ideen i dette kapitlet der store anlegg finansieres gjennom samlet opptak (prosjektfinansiering) eller brukerbetaling, der bl.a. Ringeriksbanen er nevnt som eksempel. Ønskes brukerbetaling, kan billettpris regnes over f.eks. Roa.

Side 54

3.9, Reduserte klimagassutslipp og bedre miljø

Kommentar:

Her må det gjøres noe med kapasiteten på jernbane og andre transportmidler i Oslo og andre byer. For Oslo er ny sentrumstunnel avgjørende.

På grunn av Oslos posisjon som ”navet” i trafikken må Staten må bidra til finansieringen.

5 Økonomiske prioriteringer

Side 82

5.4 Prioriteringer i Jernbaneverket

5.4.1 Utgangspunkt

Sitat:

Det er behov for å utvikle togtilbudet i alle markeder. I inneværende NTP 2010-2019 ligger det ikke inne tiltak rettet mot fjerntrafikken. Jernbaneverket mener det er viktig å ha en strategi for dette markedet, men med utgangspunkt i de økonomiske rammene vil det ikke være mulig å gjøre annet enn mindre tiltak, som tilgjengelighet på stasjoner og mer effektiv i utnyttelse av eksisterende infrastruktur. Bare innenfor store, strategiske satsinger (se kapittel 9) redegjøres det for en fjerntrafikkstrategi som kan gi vesentlig forbedret tilbud.

Kommentar:

Vi støtter viktigheten av strategi for fjerntrafikken og er enige i at det må en større satsing til (høyhastighetsutbygging) dersom grunnlaget skal beholdes for et fremtidig persontogtilbud på de lange distansene.

Vi ser langdistanse persontrafikk som et fremtidig potensiale i konkurranse med flytransport, og anbefaler å gå videre med planene for høyhastighet i stedet for en utvikling der fjerntogene må nedlegges på grunn av for lav lønnsomhet.

Side 90

5.4.4. Behov for investeringstiltak og alternative utviklingsstrategier

Ringeriksbanen - Hønefoss

Kommentar:

Vi støtter de konklusjoner som er nevnt om Ringeriksbanens betydning som bl.a. ”vekstkorridor for Osloregionen” og som forkortelse av reisetiden mellom Bergen og Oslo.

Når Ringeriksbanen samtidig er ”et avgrenset prosjekt som egner seg for alternativ finansiering” og planleggingen er kommet langt (utarbeidet KVVU), mener vi banen er blant de prosjekter som bør få rask realisering.

Ringeriksbanen vil på strekningen Sandvika-Hønefoss egne seg som et fellesprosjekt mellom Statens Vegvesen og Jernbaneverket. (Uttalt av JBV 24.1.11, ”Samarbeid om Ringeriksbanen og E16”).

6 Prioriteringer i de største byområdene

Side 111

6.1 Oslo-området

Sitat:

I jernbanen prioriteres tiltakspakke for økt robusthet i Oslo-området, stasjonsutvikling med prioritet for Oslo S samt utvikling av IC, med blant annet Oslo – Ski. Transportetatene foreslår at arbeidet med en felles KVVU for ny jernbanetunnel og t-banetunnel gjennom Oslo sentrum starter tidlig i 2014.

Kommentar:

Det synes nødvendig med raskest mulig bygging av ny jernbanetunnel gjennom Oslo sentrum. I den forbindelse viser vi til Jernbaneverkets utredning “Utvikling av jernbanen i Oslo-navet” (Underlag for NTP 2014 - 2023) hvor det uttales: *En dobling av togtilbudet på de fleste lokaltogstrekninger på Østlandet kan bli realiteten av en satsing på ny sentrumstunnel gjennom Oslo. Dette gjør det mulig med 10 avganger pr time mellom knutepunktene i Oslo-området.*

Vi vil også peke på den tverrpolitiske enighet omkring dette spørsmålet.

Når det gjelder Oslo-Ski, anser vi Follobanen som en avgjørende del av lokaltrafikkområdet rundt Oslo og som en viktig del av IC-stjernen på Østlandet. Vi mener at også Oslo-Hønefoss og Oslo-Kongsvinger må inkluderes i IC-nettet.

Side 115

6.3 Trondheims-området

Kommentar til to siste kulepunkt s 116, 1. spalte:

Vi ser nødvendigheten av å få ny bru over Stjørdalselva og legge dobbeltspor fram til Værnes og støtter det. Denne utbyggingen vil imidlertid ikke gi noen virkning på kapasiteten mellom Trondheim og Værnes før hele linjetraseen Trondheim-Værnes er oppgradert til dobbeltspor og med kurvatur som tillater høy hastighet.

7 Transportkorridorer

Side 119:

7.1 Transportkorridor 1 Oslo – Svinesund/Kornsjø

Sitat:

Korridoren har stor regional, nasjonal og internasjonal betydning og er den landbaserte hovedåren for transport mellom Norge og europa, både for gods- og persontransport.

Kommentar:

For jernbanens vedkommende viser vi til Østfoldbanens betydning både som IC-strekning og som internasjonal godskorridor.

Vi mener at arbeidet med ferdigstillelse av denne strekningen må fremskyndes.

Side 122:

7.3 Transportkorridor 3 Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger

Sitat:

Farriseidet – Porsgrunn: Parsellen har anleggsstart høsten 2012 og åpner etter planen våren 2018. Ny bane mellom Farriseidet og Porsgrunn vil gi en kjøretidsbesparelse på om lag 20 minutter. Prosjektet er også en forutsetning for å koble sammen Vestfold- og Sørlandsbanen.

Kommentar:

Dette er først og fremst en del av IC-nettet, og bør derfor gis høy prioritet.

I tillegg har Høyhastighetsutredningen konkludert med at strekningen Drammen-Tønsberg-Porsgrunn bør bli første ledd i en ny bane mot Kristiansand og Stavanger. Dette er ifl. konklusjonen den banen som vil få flest passasjerer, ca.1 mill. flere enn noen av de andre banene.

Side 127:

7.5 Transportkorridor 5 Oslo – Bergen/Haugesund med arm via sogn til Florø Planmidler, utvikling av fjerntrafikktilbudet

Sitat:

Det er prioritert planressurser i rammen +45 prosent til videre utredning og planlegging av Ringeriksbanen med utgangspunkt i materialet som er utarbeidet av høyhastighetsprosjektet.

Kommentar:

- Det mangler samsvar i NTP når Ringeriksbanen i ovennevnte punkt forutsettes tildelt kun planmidler som en del av høyhastighetsprosjektet, mens den i pkt. 5.4.4 anses for å være av stor betydning og dessuten egnet for alternativ finansiering.

Side 129

7.6. Transportkorridor 6 Oslo - Trondheim

Det bør gis høy prioritet til helt omlegging av traseen mellom Berkåk og Støren. Den er dårlig, dyr å vedlikeholde og sterkt rasutsatt. Uansett valg av jernbaneutbygging Oslo-Trondheim må traseen gå mellom disse to stedene i ny trasé. Når den først bygges, bør den få kurvatur for minst 250 km/t.

Side 132

7.7. Transportkorridor 7 Trondheim-Bodø

Sitat:

Elektrifisering av Trønderbanen er prioritert om rammen økes med 45 prosent. Tiltaket gir mulighet for et gjennomgående tog nord-sør for Trondheim, noe som vil gi et bedre rutetilbud med mulighet for høyere frekvens.

Kommentar:

Det er av stor viktighet for lokaltrafikken på Trønderbanen at elektrifisering Trondheim-Steinkjer skjer så snart som mulig. For å få full effekt av det, må også Forbordfjellet tunnel komme i samme prioritering, og det må bygges flere dobbeltspor mellom Stjørdal og Steinkjer. Når Trønderbanen blir elektrifisert, må også Meråkerbanen bli det.

8 Virkninger

Side 141:

8.2.2. Sikkerhet

Sitat:

For å nå det ambisiøse målet for reduksjon i antall drepte eller hardt skadde kreves et bredt spekter av tiltak og virkemidler hos mange aktører. Statens vegvesen har et sektoransvar for å koordinere og

være pådriver for arbeidet med trafikksikkerhet på veg. Investeringer på riksveg er beregnet å bidra med 47 færre drepte og hardt skadde i planteknisk ramme og 84 om rammen økes med 45 prosent. Investeringer i jernbane ventes å redusere antall skadde og drepte med henholdsvis 38 og 70 i de to rammene. Også innenfor de øvrige transportformene foreslås det økt innsats for økt sikkerhet.

Kommentar:

Trafikksikring på veiene vil på grunn av at bilens dominerende stilling som persontransportmiddel gi den største reduksjonen i antall skader og omkomne i trafikken.

Jernbanesatsing vil føre til økt togbruk og til overføring av gods fra vei til bane. Dette presiseres på side 151 under behandlingen av IC-utbyggingen: "Overføring av trafikk til bane gir samtidig bedre framkommelighet på vegene."

Vi vil peke på at et økende trafikkvolum og hastighet på veiene setter økende krav til bilførerene, og at et styrket togtilbud derfor vil ha stor virkning på trafikksikkerheten generelt.

Side 142:

8.2.3. Miljø

Redusert biltrafikk som følge av bedre jernbanetilbud kan redusere utslippene med henholdsvis 53 000 tonn og 130 000 tonn per år i planteknisk ramme og i rammen på +45 prosent.

Kommentar:

I lys av dagens aktuelle debatt om skadevirkningene fra privatbilbruk fremstår også dette som et tungtveiende argument for jernbanesatsing.

Planen omtaler dette også i pkt. 9.3.1: "(Jernbane)utbyggingen gir positive gevinster for samfunnet for øvrig tilsvarende 22 mrd. kr i form av reduserte utslipp av klimagasser og positive helseeffekter."

Vi viser også til de konklusjoner som i det senere er fremlagt om forurensning fra dieseldrevne kjøretøyer.

9 Store strategiske satsinger

Side 150:

9.3.1 Full IC-satsing Skien – Lillehammer – Halden

Sitat:

Jernbaneverket har i mange år prioritert utbygging i de største byområdene og i IC-området. transportetatene mener at det nå er nødvendig å etablere et mål for ferdigstilling av IC utbyggingen, og gjennomføre dette som et stort helhetlig utbyggingsprosjekt." (...). "For å bygge en optimal trasé som kan betjene både IC-trafikk og eventuell høyhastighetstrafikk dimensjoneres traséen hovedsakelig for 250 km/t. For mange av strekningene er det ikke store ekstrakostnader forbundet med kurvatur 250 km/t, men det er kostnadsreduksjoner å hente i stedvis tilpasning." (...).

Høyhastighetsbaner kan bygges ut i forlengelsen av IC-nettet i Østlandsområdet.

Kommentar:

Vi vil sterkt anbefale at "IC-stjernen" gis første prioritet i jernbaneutbyggingen.

Nettet må utformes slik at det uten senere ombygging kan tjene som starten på et høyhastighetsnett. I denne forbindelse vil vi peke på oppsummeringen til Høyhastighetsutredningens sluttrapport som fastslår at samfunnsnyttene vil øke dersom det bygges høyhastighetsbaner i forlengelsen av IC-strekningene.

Godstrafikken og fjerntrafikken med persontog vil også oppnå stor gevinst ved et modernisert IC-nett på Østlandet.

Vi viser til at NTP selv (side 151) skisserer muligheten for rask framdrift, 10-13 år.

Vi mener at "IC-stjernen" må utvides til også å omfatte Oslo-Hønefoss og Oslo-Kongsvinger.

Side 151:

9.3.2 Høyhastighetsutredningen – grunnlag for strategi for jernbanens fjernstrekninger

Sitat:

Dersom fjerntrafikk med tog skal kunne utvikles videre i konkurranse med bil og fly, må kjøretiden betydelig ned. Så langt har utviklingen av fjernstrekningene i hovedsak basert seg på mindre tiltak for å tilrettelegge for godstrafikken på strekningene. Det er behov for et politisk vedtak om ambisjonsnivå for utviklingen av fjerntrafikken.

Kommentar:

Vi registrerer at NTP ikke finner grunnlag for satsing på fjerntogsmarkedet innenfor eksisterende økonomiske rammer (også omtalt i pkt. 5.4.1, side 82). Rask togforbindelse mellom de større norske byer ser vi imidlertid som et potensiale i konkurransen såvel med fly som med bil, og vi mener at planene for høyhastighetsutbygging må realiseres for å sikre markedet for fjerntog.

Side 152:

Sitat:

Dersom man skal få til vesentlige forbedringer kan det gjøres enten ved å utvikle dagens trasé, eller å bygge helt nye høyhastighetstraséer. Med en strategi som utvikler dagens traséer, er Bergensbanen mest interessant. Med vesentlig lavere kostnader enn å bygge en ny høyhastighetsbane vil banen kunne tilby et sterkt forbedret tilbud ved å bygge Ringeriksbanen og oppgradere eller bygge nytt på strekningen Bergen – Voss. Mellom Hønefoss og Voss gjøres nødvendige tilpasnings- eller utbedringstiltak for å sikre et godt totalkonsept.

Kommentar:

Ringeriksbanen må anses for å være av vesentlig betydning både som en ny strekning av IC-nettet på Østlandet, som et bidrag til forkortelsen av Bergensbanen, og som forløper for hel eller delvis høyhastighetsbane Oslo-Bergen.

Betydningen av Ringeriksbanen er særskilt beskrevet i Planens pkt. 5.4.4 på side 90: "(Prosjektet vil).. bidra til en betydelig forkorting av reisetiden mellom Oslo og Bergen og mellom Oslo-området og aktuelle fritids- og turistmål."

Sitat:

Dersom det besluttes å satse offensivt på utbygging av fjernstrekningene, bør det utvikles strekningsvis og i naturlige trinn. All satsing på høyhastighetsstandard på fjernstrekningene må forutsette at IC-strekningene er bygd ut.

Kommentar:

I tillegg til det som er nevnt under pkt. 9.3.1.ovenfor er dette en ytterligere grunn til å fremskynde IC-utbyggingen.

Når det gjelder valg av hastighetsstandard for IC-strekningene bør denne i hovedsak være 250 km/t. Vi mener at også Bergen Stavanger og Trondheim burde være aktuelle satsingsområder for IC-utbygging, både som en forberedelse til et høyhastighetsnett og for å løse kapasitetsutfordringen i byområdene slik det er omtalt i pkt. 3.1.

Sitat:

Det er transportetatenes råd å legge mest vekt på markedsgrunnlag som prioriteringskriterium for valg av prioriteringsrekkefølge. Dette innebærer at strekningen Oslo - Porsgrunn - Kristiansand - Stavanger er den mest interessante. Drammen – Porsgrunn bygges ut som IC-strekning gjennom Vestfold.

Kommentar:

Støttes, i det vi også viser til vår kommentar til pkt. 7.3.

Side 153:

9.3.3. Full godssatsing

Sitat:

Ytterligere utvikling av jernbanenettet for å ivareta godstrafikken krever full utbygging av terminalkapasiteten i Oslo (Alnabru), Trondheim og Bergen koordinert med utviklingen av sporkapasitet. I tillegg må utvikling av andre terminaler avklares slik at økt kapasitet kan stå klar i perioden 2020-2030. Samlet investeringsbehov for å oppnå en dobling av kapasiteten i planperioden er anslått til 24 mrd. kr.

Kommentar:

På grunn av sentral beliggenhet med strategisk betydning for godstrafikken ser vi det som essensielt at oppmerksomheten konsentreres om rask utvikling av godsterminalen på Alnabru. Men full styrking av gods på bane oppnås ved samtidig satsing på terminaler i andre, større byer.

Side 153:

Sitat:

For å sikre et robust linjenett for godstrafikken kan det være aktuelt å utvikle løsninger som gir godstrafikken alternative linjer ved driftsavbrudd som følge av ras eller andre hendelser. Aktuelle strekninger for dette er:

- *Kongsvinger-, Røros- og Solørbanen som reservebane for Dovrebanen*
- *Meråkerbanen og gjennom Sverige til Narvik som reservebane for Nordlandsbanen*
- *Etablere mulighet for omkjøring via Roa og Gjøvikbanen for tog fra Sørlandsbanen (for å unngå Oslo-tunnelen).*

Kommentar:

Dette støtter vi, og vil samtidig peke på fordelen ved elektrifisering av banestrekninger for å oppnå forenklet drift og høyere effektivitet.

Dette vil bidra til lavere kostnader som igjen kommer kundene til gode.

Selv med omkjøring rundt Roa for godstog til og fra Sørlandsbanen vil en tunnel nr. 2 gjennom Oslo bidra til raskere fremkommelighet for godstrafikken.

Med hilsen

Norsk Jernbaneklubb

Odd Fjeldstad