Tidsskrift utgitt av For Jernbane
34. årgang - Nr. 3 - 2015

FORJERNBANE

Bli medlem! www.jernbane.no

Jernbanen taper gods s. 10

- Reise i Sørøst-Asia s. 7
- Klimatog s. 3

ISSN 0802-8915

FORJERNBANE
NR. 3-2015

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

KONTIGENT: 2015 kr 300

ANSVARLIG REDAKTØR:
LEDER: Kjell Erik Onsrud

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

PRODUKSJON: Oslo digitaltrykk AS
OPPLAG: 850
FRIST FOR BIDRAG TIL NESTE UTGAVE: 18. DESEMBER

FORSIDEFOTO:
Lastegate på Alnabru godsterminal

Artikler og bilder uten navn
er skrevet/tatt av redaksjonen.

INNHOLD

Klimatoget	3
Bergensbana	4
Togtur i Asia	7
Jernbanen taper gods	10
Nord-Norgebanen	11
Møte i Fauske	12
Riksgrensbanen	13
Jernbanemøte i Tromsø	14
Ny leder av Tromskomiteen	15

JERNBANEN TAPER GODS

LEDER, Kjell Erik Onsrud

I 2008 ble det frakta 600.000 standardkonteinere(TEU) med tog. Seks år seinere var volumet sunket til 480.000 TEU. Dette betyr at jernbanen har tapt terreng til veg og tar ikke del i veksten. Tidligere politiske prioriteringer har ført til at utbygginga av E6 og E18 ligger langt foran jernbanen. De siste regjeringene legger også til rette for et nettverk med modulvogntog (trailere på 25,25 m og vekt inntil 60 tonn). I tilllegg til vedlikeholdsetterslepet, manglende investeringer og ekstremværhendelser, øker dét utfordringene for jernbanegodset.
Alle transporter kan ikke gå på skinner. For en kyststat som Norge går mye best med båt, men båtene må raskt få mer klimavennlig framdrift. En masse korte transporter må gå på veg. Persontransportene må i større mon skje med noe annet enn personbil, da det er de som korker igjen trafikken.

I Norge har vi imidlertid lange avstander mellom våre store byer. Avstandene til naboland og til det øvrige Europa er også lange. I en slik situasjon vil en prioritering av jernbanen gi både raske, trafikksikre, konkurransedyktige og miljø- og energivennlige transporter. Det er derfor ingen vil om at jernbanen har en rolle å fylle som godstransportør for oss.

Ved å sette en politisk prioritering for gods på bane og følge opp med finansiering tror jeg det vil være mulig å ta igjen det tapte og øke jernbanens godsandel. I første omgang er det viktig å ta fatt i det som kan gjennomføres raskt og forholdsvis billig. Særlig vil dette bestå av vedlikehold og å sikre linjene bedre mot økende ekstremvær (klima, sic!). NHO understreker også behovet for en midlertidig terminalløsning sør for Trondheim.

Det er også en skam at så lite av importgodset går på skinner. Transportkorridor 1 gjennom Østfold er den viktigste med ca 80 % av all landbasert godstransport. Derfor mener jeg at nå som vi er i gang med å bygge Follobanen, bør det også tas en beslutning om Bryndiagonalen(godstunnel Kolbotn-Bryn) slik at den ev. kan bygges i sammenheng. Et annet element er Østfoldbanens østre linje. Det vil gi økt kapasitet og fleksibilitet om den også kunne legges til rette for godstrafikk. Ikke minst vil det være nyttig gjennom alle de åra som dobbeltsporet skal bygges langs Vestre linje.
Kjeden videre må også sees på. Er det nok kapasitet over grensa og gjennom Sverige til de store godsterminalene der og i Danmark og Tyskland? Politikere og innbyggere i disse landene er også interessert i at tungtrafikken på vegene ikke er større enn nødvendig. Skal hele kjeden fungere må våre myndigheter og politikere inn i et forpliktende samarbeide med nabolandene.

Også i Tyskland advarer Allianz-pro-Schiene(ApS) mot utviklinga. Siden 2010 er vegavgiftene for lastebil blitt 15,7 prosentpoeng lavere mens baneavgiften i snitt har økt med 13,1 prosentpoeng. Med dagens utvikling regner godstogselskapene med en ytterligere kostnadsøkning på 20 % fram mot 2020. Samferdselsminister Alexander Dobrindt jobber også for å tillate modulvogntog i ordinær trafikk fra 2017. - Blir det slik tar politikerne livet av gods på bane, advarer Dirk Flege, leder av ApS.

KLIMATOG

Som flere kjenner til arrangerer Besteforeldrenes klimaaksjon, Naturvernforbundet, For Jernbane og andre organisasjoner i Norsk Klimanettverk reise til Paris med tog og ferge.

Formålet er å øve et påtrykk på de internasjonale klimaforhandlingene som pågår fra 30. november til 11. desember (COP21) og å sette fokus på skinnegående transport som en del av klimaløsningen. NSB sponser første etappen til Göteborg med å sette opp et eget tog. Avgang den 3. desember kl. 11.25 fra Oslo S. Stopp i Halden 13.13 slik at reisende langs Østfoldbanen kan ta overgang. Det blir markeringer både ved avgang Oslo S og ankomst Göteborg C kl 15.35. Det blir også et opplegg ombord med servering, klimainfo og sosialt samvær. Neste etappe er metanoldrevet ferge til Kiel over natta. Siste etappen går med rutegående tog til Paris. Ankomst før kl. 21.

«Train-to-Paris»
Dette er en kampanje i regi av den internasjonale jernbaneunionen, UIC, hvor jernbaner fra flere land deltar. Målet er å sette fokus på betydningen av bærekraftig transport og på miljøfordelene med skinnegående transport fram mot og under Klimatoppmøtet i Paris. Kampanjen kulminerer med at det kjøres tog fra flere byer i Europa og Asia til Paris. Disse togene er for inviterte forhandlingsdelegater, politikere, frivillige organisasjoner og media. Lørdag 28. november, da de fleste togene ankommer Paris, blir det en offisiell markering i regi av UIC.
I følge UIC har skinnegående transport 3 - 10 ganger lavere utslipp sammenliknet med bil og fly. Skinnegående transport står for 9 % av all transport i verden, men bare 3 % av klimagassutslippene.

«Train-to-Copenhagen»
Til klimatoppmøtet i København (COP15) for seks år sida arrangerte UIC et klimatog fra Brüssel til København og et fra Kyoto via Vladivostok og Transsibirske til Moskva og København. Målet var da det samme som med Train-to-Paris nå.

Andre klimatog
Belgiske «Climate Express» organiserer sykkel, buss og tog til Paris. Tog bare fra Genth og Brüssel. Påmelding er åpen for alle. Toget fra Brüssel alt er fulltegna.

I Frankrike vil SNCF organisere et tematog om klima i perioden 6. - 25.10. Toget skal innom 19 byer i Frankrike og vil by på en pedagogisk utstilling, samt at representanter for ulike selskaper og organisasjoner er med og viser hva de gjør for å kutte sine klimagassutslipp.

FOR JERNBANE

Påminnelse kontingent: Giro i midten av bladet.

Bli med på Klimatoget til Göteborg

Påmeldingsfristen for å være med til Paris er gått ut, men det *kan* fortsatt være ledige plasser på togturen til Göteborg. Se mer info på jernbane.no. Send en epost: klimatog@gmail.com eller ring: 22 18 30 12.

BERGENSBANA PÅ VEL 3 TIMAR - INNOM ALLE DAGENS STASJONAR

Dagens Bergensbane over Finse er, i kombinasjon med Flåmsbana, norsk reiselivsbane nr 1. Mykje vakker natur kan ein sjå frå togvindauga på denne strekninga, so framt traséen ikkje går i tunnel: Fjordar eller vatn/vassdrag heile vegen, storslåtte dalar og fjellområde, mykje skog og dyrka mark både lågt nede og høgt oppe.

Vidar Sætre (vi-sae@online.no)

Men Bergensbana har eitt stort problem: den brukar for lang tid for å kunna konkurrera med flyet. Etter dagens rutetabell brukar toget mellom 6 timar 26 minutt og 7 timar 26 minutt. Her har fleire i lang tid arbeidd for å korta ned reisetida, og 4 timar har vore det mest uttalte konkrete målet dei seinare åra.

I høgfartsutgreiinga for nokre år sidan vart det drøfta oppgraderingar av eksisterande linje. Og firmaet SWECO som undersøkte Bergen – Oslo, skisserte ein måte å redusera reisetida mellom Bergen og Hønefoss på i alt 62 minutt, derav 12 minutt med nye krysningsspor. Metoden dei brukte for å kutta 50 minutt gjennom ny linjeføring, var kun å erstatta dei mest svingete partia med tunnelar. Slik kunne ein lett oppnå målsetjinga om å redusera reisetida med omlag 1 time, men løysinga kan ikkje seiast å vera framtidsretta. For den let mange krappe svingar forbli urørte, og dei nye tunnellane var ikkje nødvendigvis plasserte slik at dei vil passa inn i ei fullstendig oppgradering på eit seinare tidspunkt.

Høgfartsutgreiinga vurderte framfor alt mulege løysingar for å kunna køyra i 250 eller 330 km/t. Ifølgje Jernbaneverket sitt tekniske regelverk krev høgfart minst 2,9 – 4,0 km radius der radien avheng av doseringa på svingane. Vidare skal høgfarts godstraséar ikkje halla meir enn 1,25 %.

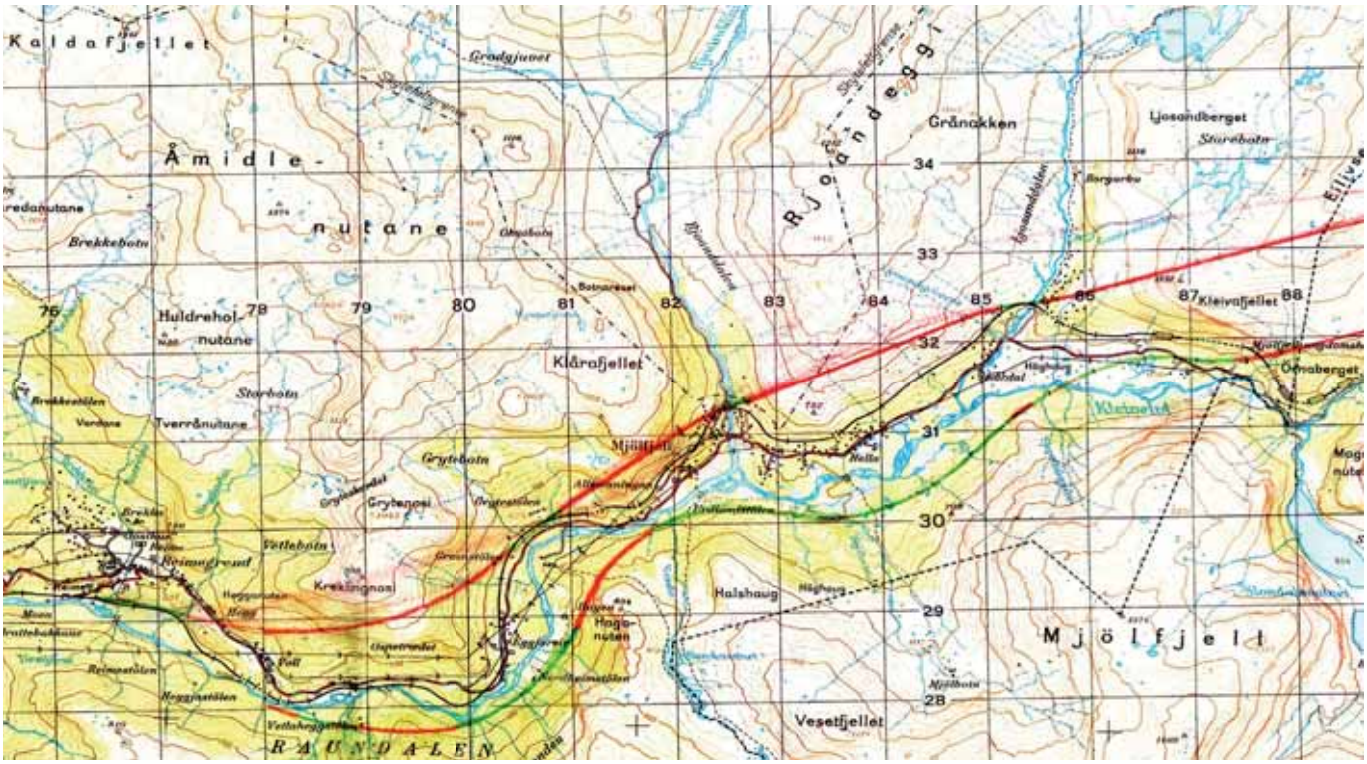
Med slike krav er det utfordrande å få til ein høgfartstrasé i dagens bergensbanekorriodor. I alle fall viss traséen skal gå innom alle dagens hovudstasjonar. Og SWECO konkluderte med at det måtte byggjast heilt ny trasé, og utanom mange av dagens stasjonar. Kun Voss og Hønefoss, evt òg Nesbyen, fann dei ut kunne brukast av dagens stasjonar. Mellom Bergen og Hønefoss landa dei på sirka 300 - 330 km heilt ny linje, derav 130 – 192 km i tunnel og 32 – 58 km på bruer eller viadukter. Og dei fann det uråd å leggja ein høgfartstrasé via Myrdal og Finse som òg kan brukast som godstrasé. Trasé nærare Ulvik med ein 40 km lang tunnel under Hardangerjøkulen vart då løysinga. Årsaka til dette er sjølvsagt at store delar av dagens trasé er ganske bratt, særleg i Raundalen.

Ein trasé som går utanom alle fjellstasjonane (Myrdal, Hallingskeid, Finse, Haugastøl og Ustaoset), og som treng nye stasjonar ved Geilo, Ål og Gol i vesentleg avstand frå hovudtyngda av målpunkta der, bør vera heilt uaktuell. For Myrdal og Finse er viktige reiselivsmål, og å ha 2 ulike traséar i same korridoren vil vera feil bruk av pengar når det også er trong for heilt nye banesamband andre plassar i landet. Dagens trasé over Finse bør istaden reindyrkast som passasjertrasé, og hovudtrasé for gods mellom Bergen og Oslo bør på sikt vera ein trasé i Haukelikorridoren inspirert av Norsk Bane AS sine planar. Der kan ein trasé med låg nok helling leggjast utan å måtta flytta på eller vraka eksisterande stasjonar.

Men reisetida på ein framtidig passasjertrasé over Finse bør vera mykje mindre enn i dag. Og tunnelandelen bør vera so låg som råd, for å sikra ei rimeleg god reiseglede både for turistane og dei faste reisande. Stor andel i dagen trur eg er ein undervurdert kvalitet særleg for lengre reisestrekningar. Eg har heilt på eiga hand dei siste åra arbeidd for å finna traséløysingar på Bergensbana som både gjev kort reisetid og har stor dagandel. Og eg har klart å få reisetida ned i vel 3 timar og tunnelandel «kun» 42,7 - 45,2 %, målt om vestre Hole, mot 25,3 % i dag. Og min trasé går innom alle dagens stasjonar.

Meir konkret om traséframlegget:
A. Bergen – Voss: a) ny stasjon oppe i Trengereiddalen like nedanfor rasteplassen ved vegkrysset mellom E16 og Fv7; dette gjev høgare dagandel mellom Arna og Trengereid og legg til rette for tettstadutvikling, b) trasé ut på fjorden der det raste sør for Bogo i Vaksdal i vår, er eit betre alternativ enn tunnel, også for å bøta på masseoverskotet, c) ein del langs dagens E16 mellom Vaksdal og Stanghelle, d) trasé uti Dalevågen for å få beinare trasé og betre massebalanse, e) ny trasé nærare fjorden mellom Dale og Bolstadøyri for å auka dagandelen. Men rasfarlegt her, som mange andre plassar på Vossebana. Krev solid rassikring, t.d. med rasgrop innanfor rasvoll, f) mellom Bolstadøyri og Evanger for det meste i tunnel, mellom Evanger og Bulken mest i dagen dels på nordsida av Vosso, og på dagens trasé mellom Bulken og Voss. Dagandel 36-39 %, mot kun 10-15 % med konsept K5 som Jernbaneverket har tilrådd.

B. Voss – Myrdal: a) ny trasé om Øvsthus og tunnel under Kyte for å få brukbar dagandel og beinare trasé. b) mellom Urdland og Reimegrend, og mellom Reimegrend og Myrdal: heilt ny trasé stort sett på sørsida av Raundalen. 10,6 km lang tunnel mellom Mjølfjell ungdomsherberge og Myrdal. Dagandel 50,5 %. c) alternativ og brattare ny trasé i dagens trasékorri-



: Reimegrend-Ørnaberget. Dagens bane (svart). Høgfartsutgreiingas framlegg i nord - i hovudsak tunnellar (raudt), Vidar Sætres framlegg i sør med mykje daglinje (grønt). Kartgrunnlag frå Statens kartverk.

dor, med lågare dagandel: 31,9 %. Minus: begge snøggtraséane går utanom fleire av dagens stasjonar, inklusive Mjølfjell og Uppsete med sørside-alternativet.

C. Myrdal – Finse: Her føreslår eg både godvêrstrasé og uvêrstrasé fleire plassar. a) ny godvêrstrasé på til dels høge bruer sør for Reinungavatnet og Seltuftvatnet. Gjev kjempeutsikt. Uvêrstrasé i dagens tunnel, b) godvêrstrasé langs delar av Klevavatnet og Nedre Grøndalsvatnet ved å fjerna dagens rasoverbygg. Uvêrstrasé i ny tunnel innanfor, c) ved Hallingskeid stasjon: Godvêrstrasé på ny bru utanfor stasjonsområdet, og ved å fjerna rasoverbygg lenger oppe. Uvêrstrasé om dagens stasjon, og i ny tunnel aust for stasjonen.

D. Finse – Geilo: a) stort sett på dagens trasé til forbi Gråskalltunnelen, b) på nye bruer og nye tunnellar mellom Gråskallen og Haugastøl, c) mellom Haugastøl og Ustaoset mykje ny trasé dels på fyllingar langt uti Ustevatnet, c) 3 nye tunnelar mellom Ustaoset og Geilo, elles langs dagens trasé.

E. Geilo - Gulsvik: ny tunnel like aust for Geilo stasjon, eit par hus må rivast, og ei krevande omleggjing like aust for Bardøla, c) ny bru over Usteåne ved Fosshaugen, d) grovt sett i dagens trasé elles mellom Geilo og Ål, men to nye tunnelar. e) I hovudsak langs dagens trasé mellom Ål og Gol, men litt uti Tingvollfjorden og lang bru uti Hallingdalselve der Ridøla renn ut, f) sør for Gol på bru litt uti Hallingsdalselve sør for Vershølen, ny bru over elva litt aust for dagens bru, elles kun mindre utrettingar nord for Nesbyen, g) litt på bru eller fylling uti elva nord for Svang og nord for Liasanden, h) fleire nye lengre tunnelar mellom Liodden og Austvoll, og under Dugurdsnatten.

F. Gulsvik – Hønefoss: a) ny lang Haverstingstunnel og vidare på nordaustsida av Breidvatnet og ny tunnel under Steinsmyr, b) ny lengre tunnel under Barnåsåsen, og fleire kortare og ein lengre tunnel inn mot Hønefoss. Tunnelar nordvest for Hønefoss dels for å retta ut traséen og dels for å unngå for mykje oppsplitting av dyrkbar jord.

G. Hønefoss – Oslo: Eg har vurdert fleire alternativ:

1. Om Roa og Nittedal, grovt sett i dagens Gjøvikbanekorridor: Mellom Hønefoss og Jevnaker ser traséen ut til å måtta gå 60 % i tunnel for å kunna køyra i 200 km/t, bortsett frå nærast Hønefoss der dagens svingete trasé ser ut til å vera einaste alternativ. Mellom Jevnaker og Oslo S har Norsk Bane AS laga ein trasé for opptil 300 km/t, om enn mykje lågare fart nærast Oslo S. Lengd omlag 75 km. Stasjonar: evt Jevnaker, Harestua og Rotnes (Nittedal) eller Slattum, Oslo S.

2. Om Åsa og Lommedalen: Har kun gjort eit enkelt studium av denne traséen, men følgjande linja peikar seg ut: Først på dagens spor i retning Jevnaker til Hov, ny bru over elva og 5 km lang tunnel til oppanfor Fleskerud, og for det meste i dagen via Åsa til Sundvollen. Frå Sundvollen i ein vel 8 km lang tunnel opp mot Lommedalsføret, i den bebygde delen av Lommedalen på austsida dels på bruer for å spara dyrkbar mark, og vidare i tunnel til Øverland, kort dagstrekning under brua på Fv 168, vidare i tunnel (Bekkestuatunnelen) som koplar seg på Bærumstunnelen før Lysaker. Og på dagens trasé mellom Lysaker og Oslo S. Lengd ca 52 km. Stasjonar ved Sundvollen (ved Åsaveien), Lommedalen, Lysaker og Oslo S.

Obs! Trasé om Lommedalen har aldri vore vurdert etter det eg kjenner til. Men om Lommedalen kan ein oppnå mykje høgare dagandel. Eg har òg skissert ein trasé frå Øverland til Sandvika, med eit sidespor i Bekkestuatunnelen som koplar seg på Bærumstunnelen i retning vest. Det

gjev høve til å køyra følgjande togrute: Hønefoss – Sundvollen – Lommedalen – Sandvika – Asker – Drammen.
3. Om vestre Hole og Lommedalen: På dagens trasé til vest for Bærenga, derifrå mot sør og søraust, over Lamoen, tunnel under Steinsåsen/ Viksåsen og dagstrekning ved Vik på bru over dagens E16 ved Steinsfjorden, og tunnel under Gjesvalåsen, Sundvollen stasjon ved brua, og 8 km tunnel til Lommedalen, deretter same trasé som Åsa-alternativet. Lengd 47,8 km.

4. Om vestre Hole og Sandvika, i tråd med Regjeringa, Vegvesenet og Jernbaneverket sitt ønskje: Den går mykje i tunnel på den knapt 25 km lange strekninga mellom Sundvollen og Sandvika. Lengd i alt vel 53 km. Grunna den høge tunnelandelen samanlikna med trasé om Lommedalen, ville eg ikkje vald denne løysinga.

Byggjekostnader:
I høgfartsutgreiinga vart den nevnte mindre oppgraderinga med 62 minutt redusert reisetid mellom Bergen og Hønefoss, vurdert til å kosta 35,46 mrd 2011-kr. Den oppgraderinga inneber sirka 66 km ny trasé i tunnel, 11 km ny dagtrasé, 24 nye og 4 forlengde krysingsspor, samt 1 ny sporveksel. Min trasé om vestre Hole inneber 145 km på eksisterande trasé, og 247 eller 249 km ny trasé, derav 132 eller 125 km ny tunnel, og 115 eller 124 km ny dagstrekning. I lys av desse opplysningane vil mi fullstendige oppgradering (minus sidesporet til Sandvika) kosta omlag 90 mrd 2011-kr. Omlag same pris om Åsa. Til samanlikning var ei fullstendig oppgradering til høgfartsstandard kostnadsrekna til 159 mrd 2011-kr i høgfartsutrekninga.

Sommar-reisetider med 10 % tillegg: 170 minutt + 17 minutt = 3 timar og 7 minutt. Vinterruta bør ha 5 minutt meir tid, av omsyn til faren for snøfokk over fjellet.

Rutetider frå Bergen stasjon: Indre Arna 5 min, Stanghelle* 18 min, Voss 38 min, Myrdal 56 min, Hallingskeid 1 t 05 min, Finse 1 t 11 min, Haugastøl 1 t 21 min, Ustoset 1 t 27 min, Geilo 1 t 33 min, Ål 1 t 44 min, Gol 1 t 55 min, Nesbyen 2 t 03 min, Flå 2 t 15 min, Hønefoss 2 t 37 min, Jevnaker 2 t 43 min, Harestua 2 t 53 min, Rotnes/Slattum 3 t 02 min, Oslo S. 3 t 16 min/ Sundvollen om Åsa 2 t 45 min, Lommedalen 2 t 53 min, Lysaker 3 t 00 min, Oslo S. 3 t 08 min/ om vestre Hole 1 min snøggare enn om Åsa.

*Føreslår 1 stopp i Vaksdal kommune, alternerande mellom Vaksdal, Stanghelle og Dale.

TOGTUR 2025 - EN FRAMTIDSODYSSE:

Er det slik det blir i 2025?
Journalist Anne Gro Christensen i Ringerikes Blad så inn i glasskulen etter Regjeringens beslutning om Ringeriksbanen og 4-felts E16 i felles trasé mellom Sundvollen og Hønefoss. Artikkelen stod på trykk den 5. september og ble illusterert at tegner Øyvind Tingleff. Tegningen gjengis her med hans tillatelse.

Anne Gro på toget med vind i håret. Overkjørt er våtmarksfuglene, matjorda, miljøforkjemper Viggo Ree og RAMSAR-konvensjonen. Tettstedet under Krokskogens åser er Sundvollen. Målet i det fjerne der sola lyser er Bærum og Oslo. Legg også merke til bilkøene på den parallelle motorvegen rett til høyre for snuta på toget.

TOGREISE I SØRØST-ASIA

Jeg har tatt toget fra Singapore til Vientiane (Laos) ca. 2.500 km for ca. 775 kroner, 2. kl, delvis med soveplass. Jeg stoppet underveis i Kuala Lumpur (2 døgn). Butterworth/ Georgetown (4 døgn) og Bangkok (10 døgn)

Terje Kvisla
(tkvisla@hotmail.com)

Siden jeg tok tog fra Bangkok til Singapore for første gang i desember 1989, har jeg flere ganger reist deler av denne strekningen i begge retninger. Jeg har også reist Bangkok - Chiangmai og Bangkok - Nong Khai(Udon Thani) noen ganger i begge retninger.

Fra 2009 er det også blitt mulig å ta toget fra Nong Khai og noen kilometer inn i Laos. Dette var et påskudd til at jeg i mai i år tok hele turen fra Singapore til Vientiane (Thanaleng). Det er totalt ca. 2.500 kilometer, hvorav bare noen få kilometer i Singapore og Laos. Effektiv reisetid (altså tid ombord på toget) er ca. 50 timer. Reisetiden vil alltid bli noe lengre p.g.a. venting ved togbytte, og fordi det kan være problematisk å kjøpe billetter på forhånd for strekningen Butterworth-Bangkok-Vientiane. Og da jeg på en mandag ville kjøpe billett for strekningen Butterworth - Bangkok,var avgangen fredag allerede fullbooket, mens det var igjen en billett til lørdag (16.5). Så det lønner seg å ha god tid, og smøre seg med litt tålmodighet!

For Malaysa går det greitt å kjøpe billetter på http://www.ktmb.com.my/. Og se eventuelt denne linken for forhåndsbestilling i Thailand: http://www.thairailways.com/information.intro.html

Det skal også være mulig å få kjøpt billett for hele strekningen Singapore - Bangkok på stasjonen (Woodlands) i Singapore, men dette blir vesentlig dyrere enn om man kjøper på stasjonen i Kuala Lumpur eller Butterworth.

Av flere grunner valgte jeg å gjøre tre opphold underveis; i Kuala Lumpur, Butterworth/Georgetown og Bangkok. Noen fakta fra min reise:

- 10.5 : Singapore (Woodlands) - Kuala Lumpur
- SS12 Sinaran Selatan
- Departure 1600hrs - Arrival 2245hrs
- Pris : SGD 34 / Nok 215

- 12.5 : Sentral Kuala Lumpur - Butterworth
- ER2 Ekspres Rakyat
- Departure 1550hrs - Arrival 2220hrs
- Pris : MYR 38 / Nok 81 (1rst class, senior citizen)

- 16.5 : Butterworth - Bangkok
- Detarture 14.00 - Arrival 12.00
- Pris : MYR 112 / Nok 239 (soveplass, underkøye)

- 27.5 : Bangkok - Nong Khai
- Departure 20.00 - Arrival 07.45
- Pris : THB 758 / Nok 185 (soveplass, underkøye)

- 28.5 : Nong Khai - Thanaleng (Vientiane)
- Departure 09.00 - Arrival 09.15
- Pris : THB 20 / Nok 5

Jeg har oppgitt prisen i norske kroner ut fra vekslingskursen den dagen billettene ble kjøpt. Prisen på noen av strekningene vil også variere, avhengig av hvor man kjøper billetten. F.eks. koster det THB 1.210 / Nok ca. 300 å kjøpe en billett fra Bangkok til Butterworth i Malaisia, mens motsatt vei kostet det i mai 239. Denne prisforskjellen skyldes primært vekslingkurser og ulik svekkelse av NOK i de to landene. Fra Kuala Lumpur til Butterworth er prisene h.h.v. MYR 67 for 1. klasse og MYR 34 for andre klasse, men da jeg måtte vise pass for kjøp av billett til Thailand, så billettselgeren at jeg var over 60, og derfor gjorde hun om min billett til «senior citizen».

SINGAPORE

Singapore er en interessant by for jernbaneinteresserte;
MRT: https://en.wikipedia.org/wiki/Mass_Rapid_Transit
er til dels en helt vanlig t-bane (metro), mens den på de lange strekningene utenfor sentrum kan minne mye om «lokaltog». Det er i hvert fall et skinnegående transportmiddel med vel 150 km linjenett og 113 stasjoner. Arkitekturen og ingeniørkunsten er storslått på noen stasjoner, f.eks. Dhoby Ghaut. Prisene er langt fra avskrekkende, og har man ikke for mye bagasje, er MRT definitivt et godt alternativ fra flyplassen til mer sentrale områder i byen. Drosje er heller ikke dyrt i Singapore; man kommer langt for 100-150 kroner. Togtrafikk har Singapore hatt siden 1902 med forbindelse til Malaysia fra 1932.
Stasjonene Tanjong Pagar : https://en.wikipedia.org/wiki/Tanjong_Pagar_railway_station
og Bukit Timah https://en.wikipedia.org/wiki/Bukit_Timah_railway_station ble lagt ned i 2011, og nå må man dra til Woodlands for å ta toget til Malaysia og eventuelt videre til Thailand og Laos. Vær oppmerksom på at det er et godt stykke å gå mellom MRT og

KTM stasjonene Woodlands, men det koster mindre enn 50 kroner å ta en drosje, eventuelt en drøy hundrelapp fra Orchid Road. Mye av jernbanestrekningen fra Woodlands til Tanjong Pagar er forøvrig gjort om til noe som kalles «The Green Corridor» (vel 10 km) og egner seg godt til å gå tur. Hoteller kan være dyrt i Singapore, men man kan finne noe i alle prisklasser på booking.com. Og jeg kan anbefale kjeden 81 som et godt og rimelig alternativ.

Kuala Lumpur
Kuala Lumpur er en by jeg kjenner relativt dårlig; mange ganger har jeg bare oppholdt meg på stasjonen eller i stasjonsområdet ved tog-bytte underveis fra Singapore til Bangkok eller vise versa. I september 2001 bodde jeg noen netter på Coliseum Hotel, Café og Grill, men da holdt jeg stort sett senga p.g.a. sykdom.
Selv om hotell-delen av Coliseum nå er nedlagt og gjort om til kontorer, mener jeg at stedet absolutt fortjener et besøk : http://www.coliseum1921.com/
Nesten uendret interiør fra 1921, og utmerket mat til en overkommelig pris - Bare to stopp med t-banen fra Central Station, og ca. 10 minutters gange fra Masjid Jamek. http://www.getagilenow.org/wp-content/uploads/2014/07/transit_map.pdf. Og jeg kan gjerne også anbefale Swiss Hotel i det samme området (No 12 Jalan Tuanku Abdul Rahman, 50100 Kuala Lumpur) Og forøvrig er Kuala Lumpur kjent for å ha verdens billigste fem-stjerners hotell.

Jeg ankom Kuala Lumpur litt forsinket en søndags kveld, men etter en forhåndsbetalt drosjetur (skranke på jernbanestasjonen) og noe klabb og babb med innsjekking på et hotell som jeg ikke vil anbefale, ruslet jeg en liten tur ut og kjøpte meg litt mat og drikke i en kiosk. Frokosten på hotellet var forøvrig ok, og en dame som bestyrte både resepsjon og kjøkken gjorde i hvert fall så godt hun kunne. Mandag formiddag dro jeg på stasjonen for å kjøpe billetter videre til Butterworth og Bangkok, og jeg opplevde meget god service i billettskranken. Jeg var blitt anbefalt på stasjonen i Singapore å kjøpe disse to billettene i Kuala Lumpur fordi prisene er de samme i h.h.v. SGD og MYR, men SGD er verdt omtrent tre ganger så mye som MYR.

Butterworth/Georgetown
Onsdag 12.5 kl. 15.50 dro jeg videre fra Kuala Lumpur med «honnørbillet» på første klasse. Det var kaldt i vogna og jeg måtte ta på litt ekstra klær og kjøpe varmt drikke for å holde varmen. Og enda kaldere skulle det bli; på natttoget fra Bangkok til Nong Khai tror jeg ikke temperaturen var mye over 12 grader - (og utendørs var det nærmere 40 (a.o.t. litt over) de dagene jeg var i Vientiane og Nong Khai) Og det eneste jeg kan klage på for hele togturen er vogntemperaturen for de to nevnte strekningene, samt at toalettene er små og a.o.t. ikke skinnende rene - Men dette har samferdselsministeren i Thailand lovt at det skal gjøres noe med, også for toalettstandarden på stasjonene, og Hua Lamphong Station i Bangkok er allerede oppgradert.

Toget ankom Butterworth i rute, og det var godt å komme ut til vel 30 graders varme og en rask spasertur til fergekaia (godt merket) etter en kort diskusjon med en drosjesjåfør som ikke hadde hørt om taxi-meter og bare kjente til svært høye pengebeløp. Man betaler bare for fergeturen til Georgetown; «gratis» returreise. Jeg husker ikke det nøyaktige beløpet, men mellom 1 og 2 MYR i mynt, og det var lett å få vekslet fra sedler til mynt ved automatene - Jeg hadde bestilt rom på et lite hotell/pensjonat (Vintage House) og ombord på fergen fikk jeg en sms med beskjeden «jeg venter på deg i en hvit bil der du kommer ut av båten». Servicen var utmerket under hele oppholdet, og jeg ble kjørt tilbake til fergekaia da jeg skulle dra videre til Bangkok lørdag 16.5.

I Georgetown er det mye interessant å se om man rusler litt rundt i «gamlebyen». Jeg tok også en runde med sight-seeing-bussen (Hop on Hop Off) og en tur opp til Penang Hill anbefales på det sterkeste! Noen går opp, noen også ned igjen , men de fleste velger å ta banen begge veier. Prisen er MYR 30 (tur/retur) (halv pris for barn). https://en.wikipedia.org/wiki/Penang_Hill_Railway

Bangkok:
Lørdag 16.5 14.00 startet den lengste etappen på turen; Butterworth - Bangkok (ca. 23 timer) med medbrakt niste fra Vintage House og bra serveringstilbud ombord. På denne turen opplevde jeg også kupé-temperaturen som akkurat passe. Bangkok er en stor by med offisielt ca. 7 millioner innbyggere og faktisk ca. 14 millioner. En geografiprofessor jeg traff fortalte at forholdstallet har vært ca. 1 : 2 lenge, også da jeg var der første gang, i mars 1985 (2 og 4 millioner).

Like ved jernbanestasjonen Hua Lamphong :
http://www.bangkok.com/information/hua-lamphong-railway-station.htm#
ligger to svært lett tilgjengelige hoteller; SK House og Hua Lamphong Hostel. Man bare går ned mot t-banestasjonen, men i stedet for å ta til venstre mot plattformen, fortsetter man rett fram 20-30 meter, tar utgangen mot venstre, og vips er man rett utenfor begge hotellene. Forhåndsbestilling er nødvendig i høysesongen, spesielt i desember og januar, men anbefales generelt.

Å ta seg fram i Bangkok kan være tidkrevende, men med t-bane (MRT), skytrain (BTS) og båt (orange flag) på elva går det alltid raskt - De skinnegående transportmidlene er relativt dyre for enkeltreiser, mens på båten koster det 15 Baht (under fire kroner) uansett reiselengde. En tur fra ende til annen med båten tar ca. en time og ett kvarter, og en slik båttur har høy «sight-seeing-verdi». Ellers er vel Wat Poo og Royal Palace noe man bør/må se som turist i Bangkok, men jeg synes at det dukker opp mye interessant bare ved å ta seg god tid på rusleturer. Og en avstikker til Chachoengsao og Ban Mai (maked på lørdager) anbefales sterkt.
Det går flere tog i begge retninger hver dag, og prisen er 13 Baht for «faranger» (gratis for thaier). Og den første halvtimen av togturen (fra Hua Lamphong) viser at det fortsatt er en god del mennesker som ikke lever i direkte overflod.

Vientiane
Det går flere tog fra Bangkok til Udon Thani (Nong Khai) daglig; noen har Udon Thani som endestasjon, men det går noe få lokaltog, og flere busser mellom de to byene (ca. 50 km) - Som en liten kuriositet kan jeg nevne at togbilletten for denne strekningen kostet nøyaktig det samme i mai 2015 (11 Baht) som første gang jeg tok turen, i januar 2002 : Omregnet til norske kroner har prisen variert fra 1,61 til 2,77. Billig uansett, må man vel kunne si.

Fra Bangkok til Nong Khai varierer prisene fra 253 (3.kl) til 1.317 (1.kl) (h.h.v. Nok 60 og Nok 320) Jeg tok 2nd class sleeper (758 Baht / Nok 185) men jeg hadde problemer med å få sove p.g.a. «kulda» 12 - 13 grader er kaldt når man har lite klær og man har vent seg til utendørstemperaturer opp mot 40 grader. I Vientiane var det også så vidt over 40 to ettermiddager mens jeg var der. Toget ankom Nong Khai et par minutter før 07.45. Jeg hadde drukket et par kaffe i restaurantvogna, der det ikke var air-con, bare vifter, og fått tilbake varmen i kroppen. Jeg kjøpte billett til Thanaleng, og så var det bare å nye morgensola fram til avgang 09.00. Togturen, som krysser elva og grensen til Laos via Friendship Bridge tar knapt et kvarter, og Thanaleng er foreløpig endestasjon; https://en.wikipedia.org/wiki/Thanaleng_Railway_Station

Det var konkrete planer om å forlenge jernbanesporet gjennom Laos og inn i Kina, med byggestart fastsatt til 2011 og ferdigstillelse i 2015, men byggestart ble utsatt på ubestemt tid. I løpet av de siste ukene ser det imidlertid ut til at det er blåst nytt liv i planene: http://www.rfa.org/english/news/laos/laos-and-china-to-set-up-joint-company-for-major-high-speed-railway-06042015172519.html
Fra Thanaleng er det ca. 20 kilometer inn til Vientiane sentrum, et sentrum som er litt «utflytende», men å si at Cultural Hall er «midt i byen» er ikke mye galt! Det skal gå en buss, som jeg ikke så noe til, og siden jeg måtte til den thailandske ambassaden for å levere visumsøknad, tok jeg en drosje dit for 400 Baht. 500 er ingen uvanlig pris, men det er lov å prute, og da er det lurt å være både høflig og tålmodig. Både Lao Kip, Thai Baht og U.S. Dollar er gangbar valuta i Laos og drosjesjåfører og andre som «handler» med turister er godt oppdaterte på vekslingskurser. For overnatting i Vientiane henviser jeg bare til booking.com
Noe praktisk informasjon :

For Malaysia og Singapore får man gratis «visum» for 90 dager på grensen og flyplasser. For Laos betaler norske statsborgere 35 U.S. Dollar for visum på grensen og flyplasser. For Thailand får norske statsborgere gratis «visum» for 30 dager om man ankommer med fly, men bare 15 dager om man ankommer med buss, båt eller tog. Det er to typer visum som kan være aktuelle for «tog-loffere»: To måneders turistvisum (Nok 200) eller transitt-visum (Nok 250) med tre innreiser i løpet av tre måneder. For flere detaljer: http://www.thaiembassy.no/wordpress/consular-services/visa-information-application/

Det er forøvrig lurt å ha med seg minst mulig bagasje på togreiser i de aktuelle landene, og de fleste hoteller har et tilbud om oppbevaring av bagasje, som oftest gratis hvis du har gjort en bestilling for en senere overnatting!
Jeg kan absolutt anbefale en slik togreise, og det er jo mulig å gjøre det annerledes enn det jeg gjorde; f.eks. gjøre flere stopp underveis, eller bare ta deler av strekningen! Det er bare for enkelte avganger og strekninger, som f.eks. Butterworth - Bangkok, at det kan være litt vanskelig å skaffe seg billett, men forbereder man seg på tre-fire dagers ventetid, går det bra! Og det går også tog fra Bangkok til Chiangmai - **GOD TUR!**

ELENDIG I TRONDHEIMSOMRÅDET OG PÅ NORDLANDSBANEN

NSB i samråd med Jernbaneverket(JBV) valgte å innstille fjerntogene på Nordlandsbanen fra den 11.07.2015 og ei uke framover. Dette må anses som lite gjennomtenkt, da det medførte avbrudd midt i høysesongen. Dette må føles som ille for mange turister. I tillegg til tapte inntekter vil jernbanen få et troverdighetsproblem. Ønsker man å gjøre tilbudet så dårlig at man kan legge det ned på et seinere tidspunkt uten altfor mye kritikk?

Vi ser hvor passiv etaten er med henblikk på å skaffe nytt materiell. Dette må komme ganske kjapt da mye av dagens materiell på Nordlandsbanen er ganske så gammelt. NSB vil heller ikke prioritere reservemateriell. Å sette inn ekstra vogner er helt umulig, da man har kvittet seg med alt som er. Man har knapt nok ekstra lok å sette inn ved avvik. Konsekvensene er innstillinger og busskjøring til de reisendes forargelse.

Jeg har gjennom årene kommet med flere konstruktive innspill, dessverre uten å bli hørt. Jeg kan nevne kjøring med lok og vogner mellom Hamar/Røros/Trondheim/Mosjøen. Da ville man fått minst tre motorvognsett til disposisjon på de kortere strekningene, hvor slikt materiell er best egnet. Det kom mange klager fra reisende som måtte bruke lokaltogmateriell på de lange strekningene. NSB hadde også en mulighet til å kjøpe brukte, relativt nye motorvognsett fra Sverige som ble bygd i Danmark.

Man kan lure på hvilken plan NSB har når de for noen år siden faset ut en hel armada av sovevogner samt sendte tilbake innleide og godt likte sovevogner fra Sverige? Reisende fikk problemer med å skaffe soveplass, som dessuten ble veldig mye dyrere. Hotellnæringen og flyselskapene profiterer på denne lite kloke behandlingen av de reisende. Om ikke dette er nok, så får de fleste innen trondheimsområdet ikke mulighet til å reise med lokaltog da togene ikke stopper der folk bor. - Mangel på materiell, svarer NSB-ledelsen i Trondheim. Med en slik politikk bidrar NSB i høyeste grad til å avvise reisende.

Politikerne har en passiv holdning til skinnegående trafikk her i trondheimsområdet. Det er underlig at fagforeninger og miljøaktivister ikke har gjort framstøt. Vi idealister er slitne. Bybanen er valgflesk og elektrifiseringen av Nordlandsbanen et luftslott. Ikke engang ny godsterminal blir de enige om, men arealene til den gamle vil de gjerne slå kloa i. Det samme gjelder jernbanens verksted på Marienborg.

Jan Erik Krogstad

JERNBANEN TAPER GODS

På et frokostseminar hos Multiconsult om godstransport på bane ble det advart om at mange av godstogene kan være borte om fem år.

Advarselen kom fra Erling Sæther, NHO logistikk og transport.
- Vi representerer samlasterne og logistikkbedriftene som fyller kombitogene med last, fortalte han. Han pekte på at godstogselskapene Cargo Link og CargoNet sammen representerer et akkumulert underskudd på 700 mill. kroner over fem år. Han fortalte at i 2008 ble det frakta 600.000 standardkonteinere(TEU) med tog, mens det seks år seinere i 2014 ble frakta bare 480.000 TEU. Dette betyr at jernbanen taper terreng til veg og tar ikke del i veksten.
- Særlig står det dårlig til med Dovrebanen. Den har lav punktlighet og regularitet. E6 blir etterhvert bra og det legges til rette for et nettverk med modulvogntog (trailere på 25,25 m og vekt inntil 60 tonn), påpekte Sæter. Bedriftene vil gjerne bruke jernbanen, men hovedfokuset er å få varene fram over natta.

Sæter fortalte at tidligere samferdselsminister Arnstad ville ha Trøndelagsterminalen til Stjørdal. Da sa NHO at den kommer vi ikke til å bruke. Det er uaktuelt å frakte varene forbi Trondheim og så tilbake igjen. - En ny terminal for jernbane må ligge sør for Trondheim. Samlasterne var allerede i ferd med å etablere seg sør for byen. Ny terminal sør for Trondheim er beregnet til å koste 6 mrd. - Det er behov for en midlertidig løsning for Trondheim allerede fra 2016, mente Sæther, viss ikke vil enda mer gods havne på E6 og Rv3. Sæter fortale også at den tidligere jernbaneterminalen i Stavanger var helt nedslitt og utdatert. Også her hadde samlasterne begynt å etablere seg utafor byen. Da ble endelig beslutningen om ny terminal på Ganddal tatt. Den ble bygd ut 2005-2007.

Sæter påpekte at det har vært utallige utredninger som har lansert kostbare løsninger som i beste fall blir realisert om 10 år. - Da vil vi bare sitte igjen med gods på Bergensbanen og Alnabru-Narvik via Sverige, mente han.
Hva skal til for å snu den negative trenden? - Jernbanen må bli mer pålitelig. Derfor må midlene til drift, fornyelser og vedlikehold av jernbanenettet økes. Dernest må det på kommende statsbudsjett øremerkes én milliard til godsterminalene, mente Sæter.

Han pekte på at det på Alnabruterminalen, som er sentralen for gods på skinner i Norge, finnes tre ulike signalsystemer som alle er utdaterte. Av andre forhold nevnte han behov for en kulvert under spora slik at trucker kan krysse planfritt og at det på sydtomta er behov for å få orden på hensetting av tog. Han gjentok at det raskt må på plass en midlertidig terminal for Trondheim.

- Det må også på plass en kompensasjonsordning til togselskapene når infrastrukturen svikter. NHO har lagt saken fram for ESA (overvåkningsorganet for EØS-avtalen) og de uttalte at dette var ok så lenge det var ledd i en forretningsmessig ordning. Det gjelder å holde på kundene. Neste tog må gå i rute. Om det ikke er mulig så må det ligge klart reserveløsninger, understreket Sæther.

Yngve Andreassen, markedssjef i Jernbaneverkets (JBV) terminalenhet, gjorde rede for omorganiseringen av godsterminalene.

Som sikkert mange kjenner til har regjeringa overført eierskapet til terminalene til JBV. Videre har den bestemt at JBV skal konkurranseutsette sjølve drifta av terminalene og samtidig legge til rette for at flere aktører skal tilby terminaltjenester til brukerne, som er samlasterne.

Andreassen sa at det til nå ikke ligger like godt til rette for konkurranse på terminalene. Det er typisk slik at et spor er tilgjengelig for alle, mens de andre spora er forbeholdt enkeltaktører. Nå skal alle spor bli tilgjengelige for alle og det skal bli konkurranse om å tilby løftetjenester (løfting av konteinere, tilhengere og tanker - såkalte lastebærere, av og på togene). Målet er å ha minst to aktører per terminal. I alt har JBV 12 terminaler. Vi begynner med Ganddal(Stavanger) og Brattøra(Trondheim) og avslutter med den mest kompliserte som er Alnabru(Oslo). - Vi tar det gradvis for å vinne erfaringer, fortalte Andreassen.
- Virker oppskriften så får vi mer gods på skinner, lavere priser, differensierte tjenester og en mest mulig enhetlig drift på alle terminalene. Dagens aktører har små marginer. JBV skal ha en tydelig samordnende og organiserende rolle. Vi skal godkjenne prosedyrer og aktører. Vi er godt i rute, og skal være i havn i 2017, avsluttet Yngve Andreassen.

Anders Jorbakke fra Statens vegvesen leder av Konseptvalgutredningen

(KVU) for godsterminalfunksjonen i Oslofjordområdet, gjorde rede for denne. De har sett på behovet for kapasitet i terminalene, havnene og veg/banenettet mellom disse.
- Vi har sett på hva investeringene kan koste, fortalte Jordbakke. Vi har funnet ut at det ikke er rom for å gjøre nye store samfunnsøkonomisk lønnsomme investeringer i terminaler og havner, sa han. Jorbakke fortalte at Multiconsult har fått i oppdrag å tegne en standard mal for godsterminaler som kan tilpasses lokale forhold.

Målsettingene i utredningen er effektivitet, kapasitet og bærekraft. De har sett på overføring av gods fra veg til bane og sjø der dette er samfunnsøkonomisk lønnsomt. De har funnet ut at det er klare grenser for overføring av gods, derfor må også hver enkelt transportmodus gjøres mindre miljøbelastende. Samspillet mellom sjø og bane er svakt. En av konklusjonene er at dagens desentraliserte havnestruktur er best for å holde transportkostnadene nede. Derfor anbefaler de ikke færre havner.

Når det gjelder terminaler har de sett på tre ulike konsepter; 1 - modernisering av Alnabru og opprettelse av mindre terminaler for kombitransport, 2 - bare én hovedterminal som enten er Alnabru eller lokalisert et annet sted, 3 - én hovedterminal + flere avlastningsterminaler. Avlastningsterminaler kan lokaliseres til Drammen, Øvre Romerike eller Follo/Moss. Vi vil neppe komme med en anbefaling av lokalisering, sa Jorbakke.

Bjørn Egede Nissen, leder for Strategi og samfunn i JBV, stilte som stedfortreder for prosjektlederen for Alnabru. Han fortalte at Alnabru er bygd for stykkgodstransport, som var vanlig tidligere, og ikke for dagens kombitransporter hvor standardiserte lastebærere løftes over fra skip til lastebil til tog. Kombiterminalen på Alnabru ble bygd på 90-tallet. De tekniske anleggene er nedslitte, det er behov for bedre driftsstabilitet, intern logistikk og avgangspunktlighet. Planlegginga av fornyelsen av terminalen har pågått siden 2000/2001. I 2010 ble det anbefalt et byggetrinn 1. som skulle doble kapasiteten og koste 10 mrd. Dette syntes regjeringa ble for dyrt. I gjeldende transportplan; NTP 2014-23 er det satt av 200 mill til strakstiltak, men NTP er ingen bevilgning. En hovedutfordring er at investeringsrommet begrenses av de gamle sikringsanleggene på Alnabru. Styringsgruppa skal utrede seks ulike konsepter og legge fram sin rapport for Samferdselsdepartementet i desember.

Noen spørsmål fra salen etter innleggene
- Kan billigere signalanlegg brukes og kan det nye felleseuropeiske ERTMS installeres på Alnabru? JBV: vi benytter ikke ERTMS for denne typen terminaler. På kort sikt er det snakk om å holde liv i de systemene som finnes, på lengre sikt å erstatte dem med ett nytt system.

- Før gikk det 4 internasjonale godstog per dag over Kornsjø, i dag er gjennomsnittstallet 0,8. Jobber JBV med å hjelpe godstogene fram? JBV: vi har trafikkstyringen i dag og samarbeider med togselskapene om den. Vi jobber med en ny godsstrategi. Vi må hjelpe selskapene med å få kostnadene ned. Kanskje må vi vurdere kapasitetsfordelingen mellom gods- og persontog.

NORD-NORGEBANEN

Nord-Norge må stå sammen om å få realisert jernbane i hele Nord-Norge. De to organisasjonene Tromskomiteen for jernbane og Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen har i 2015 innledet et tett samarbeid. Tromskomiteen har med ståsted i Troms arbeidet for jernbaneforlengelse i 36 år, mens Aksjonsgruppa med tyngdepunkt i nordre Nordland har vært aktive i snart 7 år. Begge organisasjoner består av jernbanetilhengere fra et bredt spekter av politiske partier. Våre to organisasjoner oppfordrer partier, kommuner, fylker og andre i hele Nord-Norge til å arbeide for å få jernbaneforlengelse inn i neste runde av Nasjonal Transportplan (NTP) som skal vedtas av Stortinget våren 2017.

Nord-Norgebanen har vært foreslått mange ganger de siste hundre årene, men den siste utredningen ble laget så langt tilbake som i 1992. Etter det har vi fått Barentssamarbeidet og kjempesuksessen til godstogtrafikken mellom Oslo og Narvik gjennom Sverige. Alt dette gjør Nord-Norgebanen enda mer aktuell. Vi ser at det satses på jernbane i mange land, bl.a. i Nord-Sverige og Nord-Finland i tillegg til stor satsing i Sør-Norge. Norge må også bli ett rike med jernbane på langs av hele landet. Jernbane er særlig gunstig i Nord-Norge pga frakt av mye gods over lange avstander.

Lokalvalgkampen har begynt, og vi benytter anledningen til å oppfordre folk til å stemme på partier som i sitt valgprogram for kommune og fylke har programfestet at de vil arbeide for videreføring av Nord-Norgebanen.
Det er fire hovedgrunner for videreføring av Nord-Norgebanen: 1. næringsutvikling og næringsetablering, 2. bosetting, 3. miljø/klima og 4. trafikksikkerhet. Med andre ord, en utvikling i nord som gir landsdelen like muligheter som andre deler av landet. Våre to komiteer setter stor pris på at Kommunenes Sentralforbund (KS) sitt fylkesmøte for hele Nord-Norge 29. april i år gikk inn for Nord-Norgebanen, og vi vil bidra til at dette følges opp.

Vidar Eng, leder Tromskomitéen For Jernbane og Svein Arnt Uhre, leder Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen

MØTE OM NORD-NORGEBANEN I FAUSKE

Den 1. juni arrangerte Fauske og Nordland SV et åpent møte om Nord-Norgebanen. Allerede på 1800-fantes tanken om å binde sammen Nord-Norge med resten av landet med jernbane

Gunnar A Kajander
(gkajander@bredband.net)

I 1962 ble Nordlandsbanen sluttført til Bodø. Etter 10 års pause skulle jernbanen forlenges videre nordover. Men prosjektet havnet i den politiske runddansen. Tross to tiår med påtrykninger fra nord valgte Stortinget å si nei til prosjektet tidlig på 90-tallet. Takk være iherdige insatser fra blant andre Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen arbeides det nå intensivt for å få Nord-Norgebanen opp på den politiske agendan.

Møteleder Anne Margareth Fagertun Stenhammer kunne hilse et 60-tall intresserte velkommen til Fauske Hotell og introdusere de tre innlederne, Svein Arnt Uhre fra Aksjonsgruppa, jernbaneeksperten Bjørn Kanstad fra Høgskolen i Narvik og FJ's styremedlem og distriktskontakt for Nord-Norge Gunnar A Kajander.

Svein-Arnt Uhre ga ett historisk tilbakeblikk. Han tok opp hovedpunkter fra de utredninger som gjordes på 80-tallet, hovedrapporten fra 1992 og Aksjonsgruppas innspill i 2012 med kommentarer til rapporten om *Jernbanens rolle i nord*[1]. Det i sammenheng med Nordområdesatsningen og NTP. Han konkluderte med at landsdelen er i stort behov av en infrastrukturell opprustning. Utbyggingen av jernbanen videre til Narvik og Tromsø kommer få stor strategisk betydelse for en landsdel med krav på langsiktige insitament. Målet er å få Nord-Norgebanen inn i NTP for neste planperiode 2018-2029.

[1] *Noen av rapportene kan laddes ned fra www.nordnorgebanen.no*

Gunnar A Kajander informerte om prosjektet med den Botniske korridoren. Prosjektet er initiert av EU och omfatter både nye baner og opprustning av eksisterende. Ferdigbygd blir korridorens nordlige passasje gjennom Sverige fra Gävle til Haparanda ca. 106 mil. Idag oppfyller tre av de eksisterende banene i den planlagte korridoren den standard som kreves. Den mest moderne er den 19 mil lange Botniabanen Umeå-Västeraspby i Kramfors kommune som stod ferdig 2010 og i forlengningen deler av Ådalsbanen til Sundsvall. Men for å klare korridorens gjennomgående standard må hele Ådalsbanen opprustes i nivå med Botniabanen. Den 16 mil lange Nye Haparandabanen Boden-Haparanda og mellomstrekningen Boden-Luleå kommer inngå som den nordligste delstrekningen. Banen er en viktig lenk til det finske banenettet og i forlengningen det russiske som en del av NEW-korridoren. Etter opprustning av strekningen Boden-Kalix og fire mil ny bane parallelt med E4 Kalix-Haparanda, kunne hele mellomriksbanen åpnes for elektrisk drift i januar 2013. Ostkustbanen Sundsvall-Gävle utredes for en betydelig opprustning med dobbelspor. Den tomme lenken for en komplett realisering av korridoren er den 27 mil lange Norrbotniabanen langs kysten mellom Umeå og Luleå. Banen er ferdig utredet og regjeringen har lovet att en jernbaneplan kommer gjøres for byggestart i inneværende planperiode 2015-2025.

Store deler av godsflødet med tog går idag over Sverige med omlasting i Narvik (ARE og NRE). Her er flaskehalsen den nordlige delen av Stambanen genom Övre Norrland (Sbön). Man ligger etter med vedlikeholdet og kapasiteten på banen er hardt presset.

Med Nord-Norgebanen og den Botniske korridoren har man et moderne og sammenhengende jernbanenett på Nordkalotten. Det åpner for en helt annan utnyttelse av banenettet med muligheter for utvikling av sirkumlære togsystemer.

Gunnar så Nord-Norgebanen og en opprustning av Nordlandsbanen som en samlet jernbanepakke i nord. Hele prosjektet må lanseres som Stambanen gjennom Nord-Norge. Dessuten må man utrede løsninger tilpassset typografien hvor det kan vise seg fordelaktig å bygge etter kinesiske metoder med betongfundament.

Siste innleder var Bjørn Kanstad. Han har en lang karriere bak seg både i NSB, Jernbaneverket, Ofotbanen AS og ARE (Artic Rail Express) og er idag tilknyttet Høgskolen i Narvik. Han tok opp historiske aspekter i norsk og nordnorsk kommunikasjonsutvikling fram til dagens virkelighet. De faktabeskrivninger han la fram balanserte mellom baneutbygging och utvikling av andre alternative løsninger. Samfunnsøkonomiske kalkyler fanger ikke opp alle strategiske komponenter enten det gjelder nasjonale eller regionale infrastrukturprosjekt. Ny teknik og tilgang på moderne tog- og terminalløsninger gir toget mange fordeler, både logistisk og med hensyn til klima, miljø og andre fordeler. Kvalitetsvinstene taler mer for toget enn mot. Hva den norske stat, eller mer konsist våre politikere, er villige til å overføre av realkapitalmidler for investeringer i nord er et åpent spørsmål. Men nasjonen har jo pengene! Bjørns reflektioner ble oppmerksomt registrert av møtesdeltakerne. Hans konklusjon om Nord-Norgebanen var som Gunnars, at en fortsatt planlegging og gjennomføring må inngå i et helhetlig prosjekt med oppgradering av Nordlandsbanen.

Svein Arnt Uhre fra styret i Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen

100 ÅR SIDEN RIKSGRENSBANEN BLE ELEKTRIFISERT

I år er det 100 siden Riksgrensbanen* mellom Kiruna og Riksgrensen ble elektrifisert i 1915. Det ble markert i Luleå den 20 august i regi av Trafikverket. Programmet bestod av seminar på Vitenskapens Hus og utfluktstur med årgangstog fra Järnvägsmuseet i Gävle

Gunnar A Kajander
(gkajander@bredband.net)

Også Malmbanans Vänner (MBV) markerte at det er 100 år siden elektrifiseringen av Riksgrensbanen. På Tågets dag den 22 august kjørte foreningen to vendende turer med sitt årgangstog mellan Karlsvik og Luleå C via Gammelstad. Her damploket B 1085 og el-loket Hg 780 i Gammelstad, hvor de avløste hverandre som dragkraft. I bakgrunden skimtes SJ Norrlandstogs nattog 92 fra Göteborg som venter på klarsignal for videre ferd de siste kilometrene til Luleå C, som er togets sluttstasjon. Det ble dermed et møte mellom tre toggenerasjoner

Velbesøkt seminar

Et velbesøkt seminar inleddes av Arnold Vonkavaara, regionsjef for Trafikverkets region nord og fylkesmannen (landshövdingen) i Norrbotten Sven-Erik Österberg. Foredragsholdere fra Luleå Tekniska Universitet (LTU), Vattenfall, Norrbottens Museum, LKAB og Trafikverket belyste Malmbanen og Ofotbanens historiske utvikling fram til dagens virksomhet og de omfattende utfordringer som venter de nærmeste 10 - 20 årene. Den nye malmkroppen som er avdekket i Kiruna gjør det nødvendig å flytte store deler av bybebyggelsen. Et stort og omfattande prosjekt. Dessuten utbygging av dobbelspor og nytt sikkerhetssystem (ERTMS) samt opprustning av havnene i Luleå og Narvik.

Et mesterverk!

Elektrifiseringen av Riksgrensbanen var et mesterverk da den sto ferdig i 1915. Datidens forutsetninger og utfordringar var store. Teknikken var ny og arbeidet fysisk krevende i utilgjengelig terreng og under harde klimatiske forhold. Det var smått med maskinelle hjelpemidler på den tiden. Kontaktledningen på den 13 mil lange strekningen krevde i overkant av 2700 jernstolper montert på betongfundament. En avstand mellom hver på 45 - 50 meter. Kort sagt, det var et slit! Rallarne, både de som bygde banen og utførte elektrifiseringen var den tidens virkelige helter.

Etter Riksgrensbanen fortsatte arbeidene med elektrifisering av Malmbanens sørlige del mellom Kiruna og Luleå og på Ofotbanen. I 1923 var det klart med el-drift på hele banestrekningen, fra kyst til kyst mellom Luleå og Narvik Damplokenes tid på banen var over selv om noen ble beholdt som reservelok. Som Roine Wiklund, historiker ved LTU sa i sitt foredrag på seminariet: Svenske riksdagens vedtak i 1910 om å elektrifisere banen ble en stor framgang både for Sverige og regionen på begge sider av grensen. Det var dessuten en modig beslutning med tanke på den store geografiske avstanden til de styrende i Stockholm.

Uflukt med årgangstog

Etter seminariet inviterte Trafikverket deltakerne på utfluktstur med årgangstog från Järnvägsmuseet i Gävle som var kjørt opp for anledningen. Turen gikk fra Luleå C til Sunderbyn og tilbake. Som dragkraft gikk to riktige elveteraner, Pa 27 og Ds 101 bygd hhv. 1914 og 1925. Ombord fanns en utstilling over elektrifiseringen og i kinovognen viste man film over banens historie med Järnvägsmuseets projektleder Henrik Reuterdahl som utmerkt presentatør. Senere på dagen gikk man to turer med årgangstoget for allmenheten. Et populært innslag og markering av en historisk viktig hendelse i regionen for 100 år siden.

Malmbanans Vänner fulgte opp

Påfølgende lørdag den 22 augusti fulgte Malmbanans Vänner (MBV) i Luleå opp med en egen markering i forbindelse med Tågets dag. Foreningen kjørte to separate vendeturer for almenheten med sitt årgangstog mellom Karlsvik og Luleå C via Gammelstad. For å markere overgangen fra damp- til eldrift på Riksgrensbanen i 1915 drog man toget vekselvis med foreningens damplok B 1085 og el-loket Hg 780. Damploket vakte naturlig nok stor intresse både hos store og små. Stor oppslutning også om dette arrangemanget.

* *Idag brukes betegnelsen Riksgrensbanen stor sett bare i historisk sammenheng. På svensk side heter hele strekningen fra Luleå til Riksgrensen Malmbanen og på norsk side altså Ofotbanen. I Sverige forekommer imidlertid betegnelsene «norra og södra stråket» som skille mellom Malmbanens to delstrekninger nord og sør for Kiruna.*

JERNBANEMØTE I TROMSØ

På et åpent møte på «Jernbanen» i Trømsø den 5. august ble det uttrykt tverrpolitisk enighet om Nord-Norgebanen.

Terje Traavik, pensjonert forsker og 2. kandidat for MDG på Tromsølista, forteller at det var et utrolig møte. - Lokalet var fullsatt. Vi hadde fire innledre. Det var lederne for de to banekomitéene i Nord-Norge; Svein Arnt Uhre fra Aksjonsbruppa for Nord-Norgebanen, Vidar Eng fra Tromsbanekomitéen og de to Fylkesrådene i Troms fylkeskommune for hhv. samferdsel og næring. Fylkesråden for næring stilte ved stedfortreder Jon Karlsen(Frp). For øvrig var alle partiene representert på møtet. Det var tverrpolitisk enighet om å jobbe for at Nord-Norgebanen kommer inn i Nasjonal Transportplan(NTP). Det var enighet om at når valget er over skal man uansett partiskillelinjer jobbe sammen for dette. Enigheten strakk seg også over fylkesgrensene i Nord. Dette har slett ikke alltid vært tilfellet, forteller Traavik. Ofte har samarbeidet mellom fylkene vært svakt og noen ganger motarbeidende. Alle var også enige om at de ville påvirke partifeller i sør til å være med på dette som et nasjonalt løft.

- Jeg føler at situasjonen har endra seg siden 1992- og 2011-rapportene om Nord-Norgebanen, sier Traavik. Begge rapportene konkluderte negativt sjøl om reisetidene ble beregnet kutta med ca 1/3. Traavik mener Nord-Norgebanen skal bli en dynamo i norsk økonomi. Utviklinga skal basere seg på ressursene i havet. Derfor må det også finnes sidebaner og et opprusta vegsystem i tilknytnig til hovedsporet. Vi skal tenke sammenhengende både om gods og persontrafikk, men for de lange transportene vil hovedfokuset være på gods. I dag går sjømaten med trailere som kjører E6 eller via Sverige. Skal varene nå markedet på rimelig tid er toget best, sier Traavik. I retningslinjene for den nye NTPen står det at både gods og klima skal tillegges større vekt, forklarer Traavik. - Jeg ser også jernbanebygging som god motkonjunkturpolitikk, sier han og viser til 1992-rapporten som beregna at i en anleggspeiode ville man sysselsette en anleggsstyrke på 26 000 personer og skape 800 varige arbeidsplasser ved å bygge Fauske-Narvik.

Traavik mener Nord-Norgebanen kan få stor betydning for bosettingsmønster og arbeidsfordeling mellom bygd og by. Han viser til at Saltenpendelen (Bodø-Rognan) er blitt en suksess. - Folk bruker den, togstørrelsen utvides og det skapes store positive ringvirkninger.

Terje Traavik er også leder av MDGs nasjonale programkomité. - Vi skal utarbeide vedens beste partiprogram til Stortingsvalget i 2017, sier han. Traavik er mangeårig professor ved Universitetet i Tromsø, og definerer seg som genøkologi. Han var også med å grunnlegge GNØK - senter for biosikkerhet. De siste 15 åra har han vært professor ved UiT og forskningsdirektør ved GNØK.

- I forskningssammenheng har jeg alltid vært opptatt av at alt henger sammen med alt. Man kan ikke bare plukke ut en liten bit av virkeligheten, studere den i alle detaljer, og så forklare verden ut fra slike studier, sier Traavik. Nå er jeg pensjonist, men jobber minst like mye som før. Nå slipper jeg de administrative oppgavene og kan prioritere det jeg synes er gøy og viktig. Det gir også plass til å drive politikk retta mot at alt henger sammen med alt og derfor ble det MDG.

Terje Traavik kan kontaktes på: terje.traavik@uit.no.

Utvikling av gode miljøløsninger er en del av vår hverdag

GRØNN FREMTID

ROM Eiendom eier, utvikler og forvalter eiendommer i tilknytning til kollektivknutepunkter over hele landet. Vårt mål er å tilrettelegge for at flere kan reise kollektivt og utvikle miljøbygg med effektive energiløsninger.

ROM EIENDOM

FORVALTER OG UTVIKLER EIENDOMMER PÅ OG RUNDT KNUTEPUNKT | romeiendom.no

NY LEDER AV TROMSKOMITÉEN

- Jeg ser ingen alternativer til jernbane på lang sikt når det gjelder gods, sier nyvalgt leder Tromskomitéen for jernbane, Vidar Eng.

Tromskomitéen for jernbane var i sin tid en knoppskyting fra Landsutvalget for jernbane (LFJ) som For Jernbane het før 2005.

Eng er tidligere politiker for SV, og satt i Troms fylkesting for noen år tilbake. Han er pensjonert statsmeteorolog og dessuten master i historie og har skrevet biografien «Terje Wold – en terrier fra nord».

- Skip er for langsomt for mange varer, særlig næringsmidler, fortsetter Eng. Fly er for dyrt og har høye utslipp. Lastebil har også høyere utslipp enn tog og er dessuten mindre trafikksikkert. Det er stort fokus i media på den risikoen store vogntog utgjør på smale, svingete, nordnorske veger - særlig på vinterføre, understreker Eng.

- Det handler om å ta hele landet i bruk. Jeg støtter utbygginga av dobbeltspor på Østlandet, men om det ikke samtidig bygges jernbane i Nord-Norge vil landsdelen relativt sett komme dårligere ut, påpeker Vidar Eng.

Eng peker på at det gjøres positive vedtak for tida i favør av Nord-Norgebanen. El og It-forbundet, som er LOs 6. største fagforbund, vedtok på landsmøtet i mars i år at de er for en utbygging av jernbanen nord for Fauske. På et felles fylkesmøte i Kommunenes Sentralforbund (KS) den 29. april for de tre nordligste fylkene var det tverrpolitisk oppslutning om et vedtak om at det i et langsiktig perspektiv vil det være ansvarlig å bygge ut jernbanen i hele Nord-Norge.

- Vårt viktigste mål nå er å få en positiv formulering inn i neste runde av Nasjonal Transportplan - NTP, understreker Vidar Eng. Denne legges fram 29. februar 2016, skal vedtas av Stortinget våren 2017 og gjelde for perioden 2018-2027.

Vidar Eng, nyvalgt leder i Tromskomitéen for jernbane

Vidar Eng kan kontaktes på:
vi-en@online.no

MER GODS PÅ BREVIKSBANEN

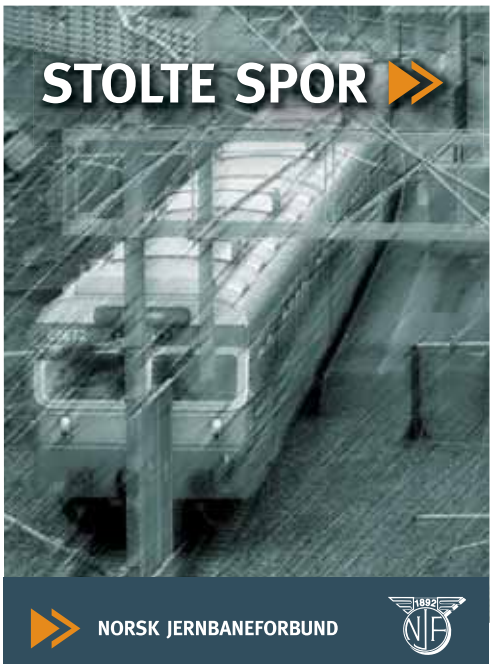
CargoNet, DFDS Seaways og North Sea Terminal samarbeider om en ny intermodal løsning for gods i Brevik.

CargoNet vil etablere et fast ukentlig togtilbud direkte Brevik – Bergen og Brevik – Oslo. Togets avgangstider vil være tilpasset DFDS Seaways båtforbindelser til kontinentet og England. North Sea Terminal i Brevik vil sørge for omlasting mellom sjø og bane. I Brevik er det er spor helt ut på kaia.
Toget vil gå fra Alnabru og Oslo mandag morgen med varer til omlasting i Brevik havn midt på dagen. Fra Brevik vil toget ta med seg gods som har kommet inn med båtene og kjøre over fjellet til Bergen. Torsdag returnerer toget fra Bergen med gods som skal skipes ut fra Brevik. I Brevik tar det med seg gods som kom inn med båtene og kjører til Alnabru. Knut Brunstad i CargoNet forteller at det første toget får avgang 21. september. - Det ser lovende ut så langt. Vi planlegger å sette opp flere tog om dette blir vellykka, uttaler han.

Lossing fra båt til tog i Brevik, foto: CargoNet

RETURADR.: For Jernbane, P.b. 3455, Bjølsen, 0406 Oslo

B

NORGE P.P.
posten

Annonser: