Tidsskrift utgitt av For Jernbane
35. årgang - Nr. 1 - 2016

FORJERNBANE

Bli medlem! www.jernbane.no

Høyfartsbaner må framskyndes s. 6

- Innkalling til Årsmøte s. 16
- Myanmar s. 14

ISSN 0802-8915

FORJERNBANE
NR. 1-2016

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 transport-sektoren.

KONTIGENT: 2016/2017 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: 750

REDAKSJONEN TAR GJERNE I MOT ARTIKLER OG BILDER FRA LESERNE. POST@JERNBANE.NO

FORSIDEFOTO:
Oslo S

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

INNHOLD

Austlandet framleis viktigast	3
Mittbanan	3
Ringeriksbane attmed E16	4
Transport på kort og lang sikt	5
Framskynding av høgfartsbaner	6
Med ARE-toget	7
5 på toget	9
Møte i Fauske	10
Hva er Citylink?	13
Togturer i Myanmar	14
Nasjonale klimavettregler	15
Årsmøteinnkalling	16

SVERIGE I FARTA

LEDER, Kjell Erik Onsrud

Det svenske Trafikverket planlegger for byggestart på Ostlänken i 2017. Dette skal bli en høgfartsbane mellom Järna (sør for Stockholm) og Linköping(150 km mot sørvest) dimensjonert for inntil 320 km/t. Eksisterende bane frigjøres for godstrafikk.

Også på de 60 km mellom Göteborg og Borås planlegges det for høgfartsbane. Dagens bane har enkeltspor og pressa kapasitet. Anleggsstart antas 2020.
Den videre målsettinga er at disse delstrekningene skal inngå i et nasjonalt høgfartsnett som knytter Stockholm - Göteborg - Malmö og byer og regioner mellom disse tettere sammen. Førstnevnte skal gå på to timer, sistnevnte på 2:30 t. Gjennom «Sverigeförhandlingen» skal forutsetningene for en rask utbygging av høgfartsnettet avklares.

I høst har Sverigeförhandlingen nådd en milepæl. Det er inngått avtaler med samtlige berørte kommuner langs de påtenkte traséene med unntak for de tre største byene. Dette innebærer enighet om 12 stasjoner og at kommunene skal legge til rette for ca. 110 000 nye boliger. Videre skal kommunene yte medfinansiering på 1,3 mrd kroner og forskuttere knapt 1 mrd.

Det er også et fokus på kommunene som ikke direkte får en ny høgfartsstasjon. Et eksempel er Helsingborg hvor Staten har forplikta seg til å investere 249 mill. i lokal kollektivtrafikk og sykkeltilrettelegging. Region Skåne vil også at eksisterende bane til Hässleholm, som får HF-stasjon, oppgraderes til 200 km/t. Det er også etablert ei felles svensk-dansk arbeidsgruppe som skal se på kapasiteten over Öresundsbrua. De vil også ha et blikk på forbindelsen videre sørover mot Hamburg.

Trafikverkets samfunnsøkonomiske beregninger viser at Høgfart er ulønnsomt. I beregningene inngår først og fremst tids- miljø- og sikkerhetsgevinster. På den andre siden er det like ulønnsomt å oppgradere de eksisterende stambanene. Heller ikke T-banen i Oslo ville vært lønnsom gitt dagens beregningsmodeller, men hvem kan tenke seg byen uten T-banen i dag?

Med høgfartsbaner knytter Svenskene landet tettere sammen og nærmere til Danmark, Tyskland og Kontinentet. Hva med Norge?

FOR JERNBANE

AUSTLANDET FRAMLEIS VIKTIGAST

Holger Schlaupitz imøtegjekk 22/8 kritikken frå BT om at Jernbanealliansen ikkje vil prioritera Bergen-Voss. Og Schlaupitz gjorde det klart at BT si overskrift «Sier nei til Vossa-jernbane» var feil. Men like fullt viser forklaringa hans at Jernbanealliansen har eit for sentralistisk perspektiv. Ja, Oslotunnellen er ein flaskehals, men dei planlagde 2 nye jernbanetunnellane blir lett fylte opp når eit nytt høgfrekvent S-togtilbod i triangelet Asker/Lillestrøm/Ski er etablert.

Motivet for nye Oslotunnellar er difor ikkje kun for å avlasta dagens trafikk, men òg for å gje nye reisetilbod med tog kring Oslo. Og det unner me dei, men samtidig betyr det 28 jernbanemilliardar til Oslo. Vidare skal 180 mrd gå til dobbeltspora IC til byar som ligg inntil 135 km vekke frå Oslo S (like langt vekke som Florø, Sogndal og Skudesneshavn ligg frå Bergen S). Å prioritera Ytre IC slik Jernbanealliansen kjempar for, har ingenting å gjera med å fjerna ein flaskehals i Oslo sentrum, men om å prioritera eit stort omland kring Oslo framføre dei andre storbyområda i Noreg. Men dette ser ikkje organisasjonsleiarane i Oslo.
Til samanlikning er det kun 22 km frå Bergen stasjon til Osøyro, 12 km til Straume og 18 km til Knarvik. Desse plassane kan førebels berre drøyma om å få eit effektivt lokaltogtilbod med dobbelspora jernbane. For Austlandet er viktigast, må vita. Sjølv ein bybanetunnel bak Bergen sentrum er for dyrt for rikspolitikarane, i alle fall for Abid Q. Raja (V) og Audun Lysbakken (SV). Samt for mange lokalpolitikarar og ei viss lokal storavis. Og dette handlar om ein lokal jantementalitet overfor dei som styrer i Oslo; politikarane på Austlandet vågar i det minste å tenkja stort, men her i Hordaland tør ein i altfor liten grad å utfordra prioriteringa av IC.

IC kan rett nok vera første byggjetrinn for høgfartslinjer til Trondheim, Kristiansand og Sverige. Men når Jernbaneverket (Jbv) vil ha Europatraséen om Fredrikstad og Sarpsborg og ikkje i ei bein linje midt mellom desse, blir det tydeleg at Jbv har mindre tru på fjerntog enn på lokaltog. Difor er det grunn til å tolka prioritering av IC som ei prioritering av Austlandet.

For jernbane beklagar vår mangelfulle kommunikasjon i vår høyringsfråsegn til NTP. For me vil prioritera Bergen-Voss og andre storbyområde like høgt som IC kring Oslo, og me vil dessutan prioritera fjerntogstrekningane høgare. Og framfor alt vil me overføra pengar frå motorvegar til bane. Når regjeringa i NTP nemner ein motorvegplan til 1100 mrd, veit me at det ikkje skortar på betalingsvilje til ny infrastruktur i Noreg. Men det store problemet er at mykje av samferdslepengane vil gå til prosjekt som svekkar jernbana sin konkurranseduglеik. Jernbanealliansen bør difor samla seg om å flytta motorvegpengar over til bane, istadenfor å driva lobby for Austlandet.

Vidar Sætre
(innlegget stod på trykk i BT 25.8)

STOR SATSING PÅ VEG OG JERNBANE MELLOM SUNDSVALL OG TRONDHEIM

Det svenske Tillväxtverket bevilger penger til ei prosjektpakke hvor offentlige aktører i länene Västernorrland og Jämtland har samla små og store investeringer langs Mittbanan og E14. Tiltakene kommer til å forkorte reisetidene, øke sikkerheten og gjøre det enklere å pendle.

Pakka beløper seg til 323 millioner svenske kroner. Tiltakene som tar sikte på å forkorte reisetidene med tog og å flytte person- og godstransporter fra veg til jernbane. Prosjektet skal også bidra til økt trafikksikkerhet og et bedre samvikre mellom län og kommuner langs strekningen.

Gjennom dette samarbeidet kan investeringene både effektiviseres og fremskyndes. Uten prosjektpakka ville flere av tiltakene ligget langt fram i tid eller ikke blitt gjennomførte, melder Trafikverket. Prosjektet pågår fram til 2020. Flere av prosjektene påbegynnes i 2016.

Eksempler på investeringer på Mittbanan:

- Økt sikkerhet gjennom ombygging av planoverganger mellom Sundsvall og Ånge.
- Fjerning av planoverganger gjennom Åredalen øker sikkerheten.
- Ny stasjon i Nälden.
- Pendlerparkering ved stasjonen i Undersåker.
- Pendler- og sykelparkering på Västra station, Sundsvall.
- Opprustning og ulike sikkerhetstiltak som nye bommer, nedleggelse av planoverganger mm. på Västra station, Sundsvall.

I prosjektet inngår også et par utredninger for å vurdere behov og mulige framtidige tiltak. Blant annet for strekningene Ånge–Storlien(norsk grensestasjon) og Stöde–Sundsvall på Mittbanan.

kilde: Trafikverket

RINGERIKSBANE ATTMED DAGENS E16 OVER STEINSLETTA

Det har kome sterke protestar mot regjeringa og transportfagetatane sin plan om å byggja ned verdifullt våtmarksområde i Hole kommune, for å gje plass til 4-felts motorveg og dobbeltspora Ringeriksbane tvers gjennom våtmarksområdet.

Miljødirektoratet har levert motseiing mot dette trasévalet, og istaden tilrådd trasé for Ringeriksbana om Åsa og trasé for E16 i same korriodoren som i dag. Men førebels innber regjeringa sitt hastverk at naturen blir den største taparen, for planen overkøyrer alle andre omsyn når snarleg urbanisering av Hønefoss-området skal vera det viktigaste.

I min artikkel i nr 3/15 om ny Bergensbanetrasé, skreiv eg ingenting om ulempene med trasé om våtmarksområdet i Vestre Hole. Grunnen var at eg ikkje hadde oppdaga nokon betre trasé i Kroksund-korridoren. Men i ettertid har eg funne at det truleg går an å byggja ein trasé parallelt med dagens E16 over Steinsletta. På vedlagde kart kan de sjå framlegget, som inneber tunnellar under Gjesvalåsen og Steinsåsen, dagstrekning mykje på bru ved kommunesenteret Vik og over Steinsletta. Vidare lang tunnel under Tanberg mellom Gile og Storelva, bru over Storelva og stigande oppover mot Hønefoss stasjon forbi Eikli og tunnel under Tolpinrud og Veienmoen.

Ringeriksbane attmed dagens E16 Hønefoss-Kroksund. Kart: Nordeca.

Min trasé parallelt med dagens E16 vil òg vera den kortaste av dei alle; 1,0 km kortare enn Jernbaneverket sitt skisserte framlegg om Vestre Hole mellom Hønefoss og Sundvollen.

Det har vore antyda at med ny Ringeriksbane om Vestre Hole, bør Hønefoss stasjon flyttast til dagens landbruksområde nord for Tolpinrud, for å gjera Bergensbanetraséen 3 km kortare. Men tungtvegande grunnar talar imot. For dette vil driva fram ei utviding av Hønefoss byområde og nedbyggjing av dyrkbar jord. Dagens stasjon ligg sentralt plassert i byområdet, og ei slik flytting vil dermed òg medføra tap av gang- og sykkelavstand for mange. Planane om å inkludera Hønefoss i IC-nettet kan lett bli eit trugsmål mot Ringerike som landbruksområde, og flytting av stasjonen i retning Sørumsmarka vil vera ein effektiv måte å svekka landbruket på. Dessverre har E16 alt splitta opp dette landbruksområdet.

No vil litt av nevnte landbruksområde gå med også med mitt framlegg, for eg støttar ei ny kopling (dels i tunnel under Veienmoen) mellom nordsida av stasjonen og Randsfjordbanetraséen ved Tolpinrud, for å kunna køyra samanhengjande togruter mellom Jevnaker og Hokksund om Hønefoss. Ikkje minst godstog vil ha nytte av denne sløyfa. Tilsvarande vil godstog mellom Hokksund og Hallingdalen ha nytte av ein snarveg om Tolpinrud. Men for å spara so mykje som råd av landbruksjorda, blir det gjennom ein relativt skarp sving (radius sirka 350 m) med maksfart 80 – 90 km/t.

TRANSPORT PÅ KORT OG LANG SIKT

Ny utredning av Nord-Norgebanen inn i NTP. Gjør Nord-Norge forberedt på en grønnere framtid.

Den store konferansen Agenda Nord-Norge ble gjennomført for annen gang med mer enn 400 deltakere samlet i Bodø. Blant de mange interessante innslagene var vi nok mange som var særlig spent på framleggingen av rapporten om framtidens logistikkløsninger for Nord-Norge. Som et program for de nærmeste 15 årene var forslagene gode. Forslagene handlet stort sett om å forbedre det transporttilbudet vi allerede har: døgnåpen E6 med fastforbindelse over Tysfjord og sikrere forbindelse over Kvænangsfjellet, sikrere og delvis døgnåpne fergesamband, flere døgnåpne grenseoverganger, bedre og billigere flyforbindelser, opprustet Nordlandsbane fra Bodø og sørover osv.

Den eneste overraskelsen var at kravet om dobbeltspor på Ofotbanen ikke var tatt med. Riktignok nevnes det at hele strekningen fra Narvik til Alnabru i Oslo må forbedres, men det meste av dette styres jo av Sverige, ikke Norge, så det viktigste norske bidraget burde være dobbeltspor på Ofotbanen. Trafikken på Ofotbanen i dag er så tett at det oppstår forsinkelser. Og både varetransport til Narvik og særlig fiskeeksport fra Narvik krever stramme og pålitelige tidsplaner. LO-leder Gerd Kristiansen framhevet betimelig nok betydningen av dobbeltspor på Ofotbanen i sin innledning.
Alt dette bør kunne løses i løpet av de nærmeste 15 år. Men når vi ser lenger fram i tid, 20-40 år fra nå, er det bare en nybygget jernbane på langs av Nord-Norge som vil duge. Økningen i jernbanetransporten mellom Oslo og Narvik via Sverige er det beste beviset på dette. I løpet av de siste 15 år har det økt fra 1 til 2 godstog pr dag hver vei, og veksten ser ut til å fortsette. I tillegg til dette kommer malmtransport. Også med Nordlandsbanen til Fauske og Bodø øker godsmengden. Alt dette skal så transporteres på vei til og fra jernbaneterminalene, mye av det langs E6. Allerede i dag er mange skremt av mengden av tunge lastebiler på veiene. 20-40 år fra nå må veiene avlastes av en forlenget Nord-Norgebane.

På Agenda-konferansen ble dette heldigvis framhevet av fylkesråd for samferdsel i Troms, Ivar B Prestbakmo (Sp). Også kommentator i avisa Nordlys, Skjalg Fjellheim, påpeker dette 3. november. Den siste utredningen av Nord-Norgebanen ble laget i 1992, FØR suksessen med togtransport mellom Narvik og Oslo og FØR Barentssamarbeidet. En ny grundig utredning av Nord-Norgebanen må derfor inn i Nasjonal Transportplan 2018-2027 (NTP) som skal vedtas i Stortinget våren 2017.
På Agenda-konferansen stemte 73 % av deltakerne i en uhøytidelig mentometer-avstemning FOR at Nord-Norgebanen bør utredes innen 2020. Det er et oppmuntrende resultat i en såpass «tung» nordnorsk forsamling! Med Agenda Nord-Norges målsetting om et samlet Nord-Norge med innspill til NTP burde en avstemning med 73 % også gi en god indikasjon på et tema som kan inngå som felles innspill til NTP.

Vidar Eng,
Tromskomiteen for jernbane
Svein Arnt Uhre,
Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen

PASSASJERREKORD I INTERNASJONAL FJERNTRAFIKK

- I følge Deutsche Bahn tok grensekryssende lyntog i 2015 på nytt markedsandeler fra flyene. Stuttgart - Paris gikk inntil 30 minutter raskere.

Fjerntogtrafikken fra Tyskland og til Frankrike, Belgia og Nederland er økende. - Med rundt 5 millioner reisende i 2015 og en vekst på 3,5 % kan vi notere oss for en ny rekord uttaler Birgit Bohle, styremedlem i Deutsche Bahn. - Framfor alt har vi tatt markedsandeler fra flyet, sier hun. For eksempel er toget klar markedsleder på forbindelsen Stuttgart-Paris med en andel på 66 % kontra fly. En vesentlig årsak er konkurransedyktige reisetider. Frankfurt am Main - Brüssel tar bare litt over tre timer, til Amsterdam knappe fire timer og til Paris ca 3:50 t. De tysk-franske lyntogforbindelsene, som DB og SNCF driver sammen, hadde i 2015 mer enn 1,7 millioner reisende. Det innebærer en økning på ca. ett prosentpoeng, og det tross terroranslagene i Paris. I år forventes veksten å fortsette med åpninga av den nye høgfartsstrekninga i Frankrike den 3. juli. På grunn av dette planlegges inntil 30 minutter kortere reisetider. Tilbudet fra henholdsvis Frankfurt am Main og Stuttgart skal utvides med et togpar. Reisa Stuttgart - Paris skal da ta 3:10 t og Frankfurt am Main - Paris kuttes med 10 minutter til 3:40 t.

ICE International kunne notere seg for rundt 780.000 reisende mellom Frankfurt am Main og Brüssel i 2015. Dette innebærer ett prosentpoengs vekst tross streiker ved den belgiske jernbanen og seks ukers banearbeider som medførte en time lenger reisetid. En pådriver for den positive utviklinga var de videre forbindelsene til London (Eurostar i Brüssel). Salget av billigbilettene (Sparpreis Europa) fra 59 Euro i 2. klasse og 109 Euro i 1. klasse, økte med 15 % fra 2014 til 2015.

Mer enn 2,3 millioner passasjerer over grensene med ICE International Frankfurt am Main - Köln - Amsterdam og Berlin - Hannover - Amsterdam, en økning på 7 %. Siden inngåelsen av samarbeidet med de nederlandske jernbanene (NS) i november 2000 har nesten 17 millioner reisende benyttet seg av ICE-forbindelsen over grensa. I 2015 ble det satt ny passasjerrekord for fjerde året på rad.

kilde: DB

FRAMSKYNDING AV HØYFARTSBANER I NORGE

For Jernbanes innspill til Nasjonal transportplan 2018-2029

Vi viser til grunnlaget for den seneste høyfartsutredningen fra perioden 2009-2012 og argumentene for et moderne banenett mellom landsdelene. Formålet den gang var byggestart.
Slik gikk det ikke. Høyfartsbaner er på ubestemt tid lagt på is. Intercity blir heller ikke bygd i korridorer og av en standard som senere kan inngå i et nasjonalt høyfartsnett, slik transport- og kommunikasjonskomitéen har forutsatt ved flere høve.
Dersom høyfartsbaner skal vente til etter den planlagte fullføring av intercity-utbyggingen i 2030, vil første norske høyfartsbane kanskje først stå ferdig etter 2050.
Da vil andre EØS-land ha kommet svært langt med et nettverk av moderne baner mellom de største byene. Samtidig vil norske utslipp fra fly og delvis langdistanse biltrafikk (avhengig av el-teknologien) ventelig ha økt kraftig.
Siden 2009 har også tilstrømningen til Oslo-regionen tiltatt. Moderne bane mellom landsdelene (eventuelt i samspill med fergefri E39 og halvert reisetid langs kysten) har vært lite diskutert som virkemiddel mot sentralisering rundt storbyene.

For Jernbane ønsker derfor en kraftig framskyndig av høyfartsbaner i Norge og vil rette søkelyset mot to mulige prosjekter i en startfase:
• Lillehammer – Trondheim parallelt med IC-utbyggingen via Hamar
• Stavanger – Odda – Bergen som del av Vestlandsbane Oslo – Stavanger, Bergen og Haugesund via Haukeli

Det første forslaget vil gi stor uttelling sammen med intercity. Det andre vil knytte to av de største byene sammen og er interessant i sammenheng med E39 og E134. Det foreligger relativt detaljerte planer for begge prosjekter. Nærmere begrunnelse og beskrivelse følger.

Lillehammer - Trondheim
Høyfartsbane Oslo – Trondheim fase 1
Utbygging Lillehammer – Trondheim parallelt med intercity via Hamar vil som fase 1 få reisetiden Oslo – Trondheim ned under tre timer og gi stor uttelling.
JBVs konseptanalyse for intercity 2012 viser at intercity som del av en høyfarts-korridor vil gi flere ganger så stor trafikk og langt bedre samfunnsøkonomi enn intercity isolert. Effekten vil bli størst for korridoren Oslo – Lillehammer – Trondheim.

I fase 2 bør reisetiden ned i
snaut 2,5 t.
FJ ønsker en korridor på vestsiden av Mjøsa via Gjøvik og Moelv, nært samband til Vestlandet, Telemark og Sørlandet. Korridoren bør gå i tunnel Oslo sentrum – Majorstua – Nittedal med en gren Nittedal – Gardermoen. Da kan Follobanen pendles mot korridorene på hver side av Mjøsa. Dette vil gi et radikalt nytt pendlingstilbud for store deler av Østlandet.

Tunnelen Oslo – Majorstua – Nittedal med gren til Gardermoen må utredes detaljert, helst sammen med Oslo-navet. For det øvrige nettverket Oslo – Trondheim og Ålesund via Gjøvik har Norsk Bane detaljerte planer (2009-2012), et grunnlag å bygge videre på.

Stavanger – Odda – Bergen
Stavanger – Odda – Bergen inngår i forslaget til Vestlandsbane Oslo – Stavanger, Haugesund og Bergen, men åpner også interessante perspektiver i regional samferdsel.
Banen kan gi en gunstig arbeidsdeling mellom E39 langs kysten og et hurtig togsamband lenger inn i landet (reisetid Stavanger – Bergen ca 1.25 – 1.30 t).
Vi registrerer at kostnadene for fergefri E39 er blitt nesten tre ganger så høye som i utgangspunktet. Bane vil avlaste E39-korridoren. Denne kunne utformes mindre ambisiøst, alternativt føres via Fusa og utenom Bergen på baksiden. Dermed unngås den krevende kryssingen av Bjørnefjorden. Så vidt vi kjenner, er lokalisering av vegkorridoren, vegkapasitet og reisetid i liten grad sett i sammenheng med en mulig parallell bane.

Det er ønsker i regionen om et banesamband, og Bergen Næringsråd har engasjert seg for en kystbane via Stord. Men en slik trasé krever en teknologi som knapt fins.
Trasé via Odda og Jondal kan derimot baseres på kjent teknologi. To store fjordkryssinger vil inngå. Veiledende data:
Jernbanetunnel under Boknafjorden blir delvis en kopi av Rogfast, på samme fjordterskel 375 m under havet, med gradient 20 promille og lengde 43 km. Den vil kunne trafikkeres av godstog, med mulige omlastingsterminaler på Forus og Kårstø.
Hardangerfjorden krysses ved Jondal med kombinert bru for bane og veg (ny E134?). Hovedspenn 1550 m og seilingshøyde 80 m.
Kilde: Norsk Bane AS

Utover bane Stavanger – Bergen mener vi at Statens vegvesen, Jernbaneverket og alternative fagmiljøer bør innlede et plansamarbeid om hele Haukeli-korridoren med E134 og bane. Her bør en også vurdere felles veg- og banekryssing av Oslofjorden (K2 Hurum-konseptet) som en alternativ banekorridor ut av Oslo.

Nasjonal korridor
Trondheim – Nord-Norge
Nord-Norgebanen
Det er ønskelig at planen fra 1992 oppgraderes og utvides. Den må omfatte en sammenhengende høyfartsbane Trondheim – Steinkjer – Narvik – Tromsø for fjerntrafikk, regiontog og gods (flerbrukskonsept).

MED ARE-TOGET BODEN – NARVIK

Den 24 juni 2015 om ettermiddagen kunne jeg ta plass ombord i CargoNets Traxxlok i Boden (Bdn) for å følge med lokfører Börje Grannas på ARE 41904 til Narvik. Da hadde toget tilbakelagt ¾-deler av ferden som startet på Alnabru (Alb) kvelden før. Nå gjensto de siste 44 milene til Narvik og Fagernes kombiterminal

Gunnar A. Kajander
(gkajander@bredband.net)

ARE 41904 Oslo (Alnabru) – Narvik (Fagernes) under stopp i Harrå på Malmbanen den 24 juni 2015 for kryssing med et østgående malmtog til Sandskär, Luleå. Innfelt lokføreren Börje Grannas fra TrainDrivers. Foto Gunnar A Kajander.

Etter raskt førerbytte med kollegaen som kjørte toget opp fra Vännäs fikk vi klarsignal fra togledersentralen i Boden og kunne, nesten to timer forsinka, fortsette videre nordover på Malmbanen med 18 vogner; nesten 1200 tonn og totalt 481 meter tog på kroken. Etter noen korte kilometer passerer vi Buddbyn (Bud) hvor Haparandabanen viker av til høyre. Hastighetsnåla beveger seg mot 90 km/t. Vi er i siget!

Lokfører fra TrainDrivers

Lokfører Börje viser seg å være dalmas (kallenavn for en gutt eller mann fra Dalarna) fra Falun og ansatt i TrainDrivers. Selskapet er en pool som leier ut lokførere. Kontoret ligger i Stockholm. CargoNet har avtale med selskapet om leie av lokførere for blant annet ARE-togene på transittetappene gjennom Sverige. Siden noen år tilbake kjører de svenske førerne godstogene hele veien ned til Narvik.

Etter lokførerutdannelsen i Mjölby i 1981 fikk han jobb i SJ. Deretter jobba han noen år i Tågkompaniet før han i 2012 begynte i TrainDrivers. Fordelene er ordningen med såkalt 14-dagers komprimert tjenestegjøring som fordeler seg med åtte dager på og seks dager av. For Börjes del, som for det meste kjører strekningen Boden-Narvik, betyr det overnatting på hotell i Boden og Narvik. Han trives utmerket med valg av yrke og har ingen tanker om å klatre ned fra loket før pensjonsdagen er et faktum.

Å kjøre godstog skiller seg en del fra persontogkjøring. Godstogene er tyngre og krever lengre bremsetider. Persontogene holder høyere hastighet og bruker nesten dobbelt så lang bremselengde. Dessuten kommer hensynet til kjørekomforten. Men uansett togslag er Traxx-lokene er en favoritt blant førerne. De har utmerkete gangegenskaper, lavt støynivå og en oversiktlig førerplass. Samtalen kommer inn på etterslepet i vedlikholdet av jernbanens infrastruktur på de ulike avsnittene. - Sporstandarden varierer for mye. Det påvirker kjørerytmen og gangtidene. På mitt spørsmål om hvordan samarbeidet fungerer med togklarererne på de ulike togledersentralene svarer Børje at begge yrkesgrupper er skikkelige yrkesfolk. - Vi er kanske ikke enige om valg av løsninger i alle situasjoner, men sikkerheten går alltid foran. Om rutetabellen ryker så får vi akseptere det. Slik er det!

Flere togkryssinger

Under togpraten ruller vi inn i Holmfors (Hfs) for vår første kryssing. SJ Norrlandstågs IC 95 fra Narvik til Boden og Luleå har fått gjennomkjøring i spor 1. En liten time senere er det klart for neste kryssing. Nå på den nye møtestasjonen (ferdig 2007) i Tolikberget (Tet). Denne gang SJ Norrlandstågs 95, også det fra Narvik. Toget kjøres som splittog og fører regionvogner til Luleå og nattogsvogner til Stockholm. I Boden deles toget og regionvognene fortsetter til Luleå (36 km) som tog 3965. Nattogsdelen som kommer fra Luleå som tog 3962 kobles til togdelen fra Narvik og hele togsettet kan fortsette som Nt 93 på sin nattlige ferd sørover på Stambanen. Vi ruller videre nordover. Murjek (Mk) passeres. Etter to timers ferd fra Boden nås i Polarsirkelen (Pc). Neste er Nattavaara (Ntv) og snart etter Kilvo (Klv), hvor Green Cargos (GC) Gt 9193 med to multikoblede Rc 4 i front venter på oss. I Härrträsk (Hrt), 13 km før Gällivare C (Gv), hilser vi føreren på Norrtågs X52 (Regina) i tog 7155 Kiruna-Luleå. Straks etter passeres Koijuvaara (Kaa). Her greiner det nybygde industrisporet av til gruvanlegget i Aitik. Det er 3 km langt og sto ferdig i 2009. Når klokka

viser 20:15 ruller vi gjennom Gällivare med sitn staslige stasjonsbygning. Tomt og øde. Selv stasjonene på knutepunktene er forlengst utdatert som bylivets møtesplass og puls. Vi observerer Innlandsbanen som greiner av til venstre og til høyre går sporet til Koskullskulle (Kos) og malmbanegården i Vitåfors.

Mot Kiruna
Ettersom Malmbanen klatrer oppover mot fjellplatået nærmer vi oss 400 meters høyde. Naturen skifter karakter og overgangen fra skog- og myrlandsskap til fjellvidde blir tydlig. Börje kan fortelle om landskapets skiftninger og ikke minst dyrelivet langs banen. Elg, rein og rev er et vanlig syn. Og kongeørna svever høyt der oppe. Solnedgangen kan også være litt av et skue fra førerhuset. Men denne kveld var det overskya.

Klokka nærmer seg halvni når vi får et litt lengere stopp i spor 2 på Harrå (Har). Vi må vente på kryssing med Mt 9995 som skal til malmhavnen i Sandskär utenfor Luleå. Harrå er med sine 537 moh det høyeste punktet på banen. Her ble det tid til å strekke på beina og fotografere før malmtoget trukket med IORE 129-lok ankom spor 1. Det var et langt tog. Vi fikk vente noen minutter til det rulla fram de nødvendige meterne for å gi oss middel og grønt signal i utkjør.

I Ritså (Rsi) greiner den fire mil lange banen av til malmbanegården i Svappavaara i et triangelspor. Nå nærmer vi oss Kiruna og kjører inn på det nye sporet som går i en bue vest for malmfjellet Kirunavaara. Avsnittet sto ferdig i 2012 og har samme høye standard som Botniabanen. Vi passerer den nye kombiterminalen i Kirunavaara. ARE- og NRE-tog med kontainerlast til Finnmark rangerer her for overføring til bil. For å øke effektiviteten diskuterer aktørene bygging av ytterligere en lasterampe for å klare en eventuell økning av antall kombitog. En ny ARE-forbindelse med Malmö skal være på gang.
Ved den gamle driftsplassen i Peuravaara (Pea) deler sporet seg i en triangel. Persontogene tar av til høyre mot den midlertidige stasjonen i Kiruna ved siden av malmbanegården (Kmb). Den ble tatt i bruk i 2013 som erstatning for gamle Kiruna C (Kra) som måtte legges ned for å sikre LKAB tilgang til malmforekomstene som ligger under byens sentrum.

Mot Riksgrensen
Vi følger imidlertid triangelsporet videre ut på Malmbanen. I Krokvik (Kv) og Torneträsk (Tnk) krysser vi med Mt 9915 og Mt 9917. Begge tomtog fra Narvik til Kiruna. Nå har vi gjennomgående grønt til Vassijaure (Vj) og kan se fjellmassivet mot Norge. Når vi nærmer oss Stenbacken (Sbk) forteller Börje om det uhellet han ble utsatt for på vei til Narvik med et ARE-tog. - Rett etter en kurve smalt det plutselig. Førerrommet ble fylt av røyk og sot. Det var bare å slå full stopp og ringe fjernstyringen i Narvik og CargoNets lokledelse i Oslo. Årsaken ble fort klarlagt. Et utligger hadde løsnet og slått i fronten på Traxxloket rett over frontruta. Heldigvis gikk det bra med Börje. Strømforsyninga fungerte og loket var kjørbart. Etter å ha luftet ut den verste røyklukta kunne han fortsette ferden til Narvik. Loket ble tatt ned til Oslo for reparasjon og er idag tilbake i trafikk.

Når vi passerer Abisko Östra (Ak) kontakter Börje togleder i Narvik med beskjed om at han er på inngang om en halvtimes tid. Etter Abisko Turist (Akt) kjører vi inn i den 1,4 km lange Nuoljatunnelen. Den første av de mange tunnelene og snøoverbyggene langs resten av banen ned til Narvik. Vi legger bak oss turistsentret Bjørkliden (Bln). I Vassijaure (Vj) hilser vi til føreren på Mt 9919. Det viser seg å bli den siste kryssingen på svensk side. Malmtogene mellom Narvik og Kiruna bemannes nå etter 50/50 prinsippet av norske og svenske førere. Om det var en svensk eller norsk fører som satt i IORE-loket var umulig å vite.

Vassijaure var til begynnelsen av 90-tallet grensestasjon for bytte mellom norsk og svensk personale. Siden kom forandringenes vinder. For malmtogene la man personalbytte til Bjørkliden og for persontogene til Riksgrensen Hlp. En tid bytte de grenseoverskridende godstogene førere i Kiruna, med det tok slutt da CargoNet kvitta seg med hele narvikgruppen. Etter at SJ Norrlandståg fikk lisens på Ofotbanen tok svensk personale også over persontogene. Det endte med at hele konduktørkorpset, som på det tidspunktet tilhørte Ofotbanen AS (OBAS), ble oppsagt mens de fleste lokførerne etter forhandlinger ble overført til MTAS. OBAS gikk seinere konkurs og NSB er som kjent helt ute av Narvik.

Ofotbanen
På slaget 23:02 krysser vi Riksgrensen (Rgr) 521 moh. Selve grensepunktet er markert med svensk og norsk flagg malt inne i grensetunnelen. Nå er vi over på Ofotbanen med et genomsnittligt fall på 17 ‰ de fire milene ned til Narvik. Bjørnfjell (Bif) er første stasjon på norsk side. Her møtes vi av tjukk kveldståke. Rutinemessig tar Börje kontakt med skiftlederen på Fagernesterminalen for utveksling om ankomst og skiftebevegelser. Kort etter kurven på Søsterbekk Hlp kjører vi ut på viadukten over Nordalen og inn i den 600 meter lange Nordalstunnelen. Dette avsnittet ble tatt i bruk i 1988 som erstatning for den gamle Nordalsbrua. Nå åpner fjordlandskapet seg og banen går i panorama resten av strekningen ned til Narvik. Før vi kjører inn i Katterat (Kat) observerer vi den østre tunnelåpningen for det 940 meter lange kryssingssporet for malmtogene som sto ferdig i 2002. Kort etter Katterat passeres blokkposten Horisontalen 350 bratte meter over Rombaksfjorden.
I Rombak (Rom) ble det høsten 2015 åpnet tre nye kryssingsspor med over en km lengde hver. Med det har samtlige fire mellomstasjoner på Ofotbanen kryssingsspor for å klare de 750 meter lange malmtogene. Det gjør at banen får økt fleksibilitet og en mer effektiv togframføring. Regningen ble delt etter avtale 30/70 mellom LKAB og Jernbaneverket.

Etter Straumsnes (Sms) ruller vi ut på den siste etappen til Narvik. Når vi runder Orneshaugen kommer Malmbyen til syne og til høyre kan vi konstatere at byggingen av den nye E-6 brua (Hålogalandsbrua) over innløpet til Rombaksfjorden går jevnt framover. Etter 20 år i Sverige og Norrbotten var det et ekstra kick for denne skribenten å kunne fange inn hjembyen gjennom lokvinduet.

Endestasjon Narvik
I Narvik ruller vi inn på spor 2 og krysser med Green Cargos Gt 4005 som venter i spor 3. Vi logges inn av togleder kl 23.49 og kan fortsette direkte ut

på Fagernessporet. Etter et kort stopp på Kleiva får vi klart inn på terminalen. Skiftegjengen fra CargoNet/RailCombi står klar med skifteloket Skd 226 nr 12 og Börje får overlevert en kommunikasjonsradio før vi ruller inn på spor 5, som er det ordinære ankomstsporet. Etter beskjed om at skifteloket er koblet til i andre enden dras toget ut til vi er forbi vekselen til spor 12. Traxx-loket kan hektes av og rulle inn på stallspor 12 for oppstilling foran CargoNets El 16 2209. Nå overtar terminalgjengen internrangeringen. Börje kan stenge ned, senke pantografen og låse loket for natten. Etter nesten åtte timers ferd fra Boden kan vi stige av loket og sette oss i den bestilte drosjen som skal ta oss inn til sentrum og hotellet

Takk till TrainDrivers Börje Grannas og Maggie Ambrosini samt Viggo Rasmussen, CN Produksjon Trafikk.

FEM på toget

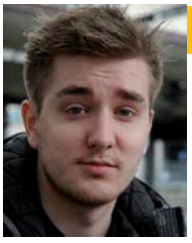
Redaktøren har intervjua reisande på Oslo S og spurd om dei vil ha høgfartsbanar og om dei kjenner til Regjeringa si jernbanereform.

LENE

Ho kom med Hakadal-toget frå Grefsen til Oslo S. Til og frå toget kom ho til fots. Dette er ei arbeidsreise. Vanlegvis tar ho toget frå Haugenstua til Oslo S. Til Haugenstua st. køyrer ho bil. Ho har også sykkel. - Toget er den enklaste måten for meg å komme meg på jobb på, svarar Lene. - Dessutan dekkjer arbeidsgjevar reisa og så er eg oppteken av miljø. Ho seier ja til høgfartsbaner; det er framtida det, svarar ho. Lene kjenner til Jernbanereformen.

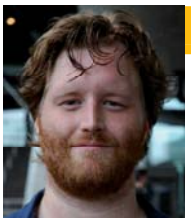
GEIR

Han kom til Oslo S med Flytoget og har vore på eit møte på Gardermoen. Til og frå toget nytter også han føtene. Han plar ta turen eit par gongar i månaden, oftast med Flytoget. Han bur i Fredrikstad og pendlar dagleg med NSB. Til stasjonen i Fredrikstad syklar han. - Det er mange grunnar til at eg velger toget, svarar han og nemner å kunne arbeide, lese, høyre på musikk, spise, slappe av og samtale med pendlerkolleger. - Det er eit stort spørsmål, seier han om høgfartsbaner. - Det kjem an på om det løner seg, men det er definitivt på plass med dobbeltspor mellom dei sentrale stedene i Sør-Norge. Geir har høyrd om jernbanereformen, men kjenner ikkje innhaldet.



ROBIN

Han venter på Göteborgtoget og skal til Ed. Han har kome med fly frå Bergen og Flytoget frå Gardermoen. Frå Ed st. går han til fots. Dette er ei arbeidsreise og eit eingangstilfelle. Vanlegvis reiser han med buss og trikk til jobb i Bergen. Han har sykkel, ikkje bil. - Det kunne vore behov for høgfartsbaner seier han, serleg på Vestlandet. Robin kjenner ikkje til Jernbanereformen.

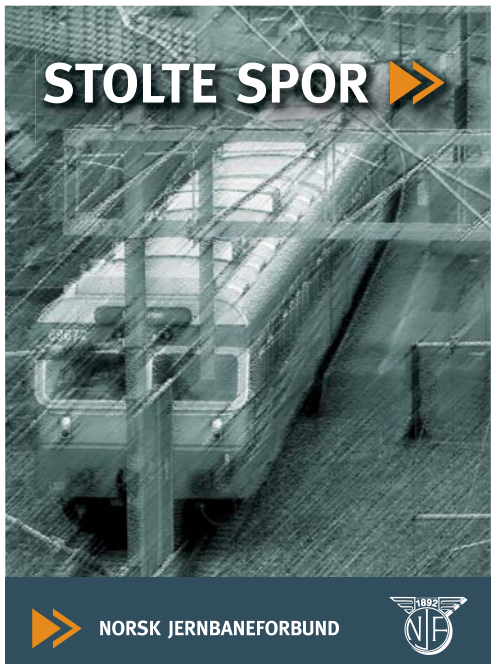


PAUL ARON

Han skal reise med Østfoldbanen til Sarpsborg. Til og frå stasjonen går han. Dette er ei fritidsreise han tar omlag 7 gongar i året. Han reiser vanlegvis til fots eller med tog. Han har korkje bil eller sykkel. - Eg treng ingen av delane so lenge eg har sterke bein, seier han. - Ja faktisk mellom dei store byane, svarar han på spørsmålet om høgfart. Paul Aron kjenner ikkje Jernbanereformen.

JENS PETTER

Han sitter ombord i Gjøviktoget og skal attende til Raufoss. I Oslo har han gått til fots og på Raufoss køyrer han bil. Dette er ei arbeidsreise som han tar kvar 2. - 3. månad. - Eg valde toget fordi det er behageleg og eg vert transportert nesten fram til døra. Han har også sykkel. Han seier ja til høgfartsbaner og har høyrd om jernbanereformen. - Eg meiner den går ut på privatisering og å byggje høgfartsbane til Bergen og Trondheim, seier Jens Petter.



MØTE OM NORD-NORGEBANEN I FAUSKE

Den 1. juni arrangerte Fauske og Nordland SV et åpent møte om Nord-Norgebanen.

Gunnar A. Kajander
(gkajander@bredband.net)

Allerede på 1800-tallet fantes tanken om å binde Nord-Norge sammen med resten av landet med jernbane. 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 trykk fra nord valgte Stortinget å si nei til prosjektet tidlig på 90-tallet. Takket være iherdig insats fra blant andre Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen arbeides det nå intenst for å få Nord-Norgebanen opp på den politiske agendaen.
Møteleder Anne Margareth Fagertun Stenhammer kunne hilse et 60-talls interesserte velkommen til Fauske Hotell og introdusere de tre innlederne, Svein Arnt Uhre fra Aksjonsgruppa, jernbaneeksperten Bjørn Kanstad fra Høgskolen i Narvik og FJs styremedlem og distriktskontakt for Nord-Norge Gunnar A. Kajander.

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

Gunnar A Kajander informerte om prosjektet med den Botniske korridoren. Prosjektet er initiert av EU og omfatter både nye baner og opprustning av eksisterende. Ferdig bygd blir korridorens nordlige passasje gjennom Sverige fra Gävle til Haparanda på 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 forlengelse av den deler av Ådalsbanen til Sundsvall. Men forutsetningene for korridoren krever at hele Ådalsbanen rustes opp til samme standard som Botniabanen. Den 16 mil lange Nye Haparandabanen Boden-Haparanda og mellomstrekningen Boden-Luleå kommer til å inngå som den nordligste delstrekningen. Banen er en viktig lenke til det finske banenettet og videre til 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 manglende lenken for komplett realisering av korridoren er den 27 mil lange Norrbotniabanen langs kysten mellom Umeå og Luleå. Banen er ferdig utredet, og regjeringen foreslår i sitt statsbudsjett for 2017 at det skal bli byggestart i 2018 på den første etappen Umeå-Dåva.

Store deler av godsflyten mellom nord og sør går idag med tog over Sverige med omlasting i Narvik (ARE og NRE). Her er flaskehalsen den nordlige delen av Stambanan genom Övre Norrland (Sbön). Man ligger etter med vedlikeholdet, og kapasiteten på banen er sterkt presset.

Med Nord-Norgebanen og den Botniske korridoren har man et moderne og sammenhengende jernbanenett på Nordkalotten. Det åpner for en helt annen utnyttelse av banenettet og grensekryssende tog.

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 topografien hvor det kan vise seg fordelaktig å bygge etter kinesiske metoder med betongfundament.

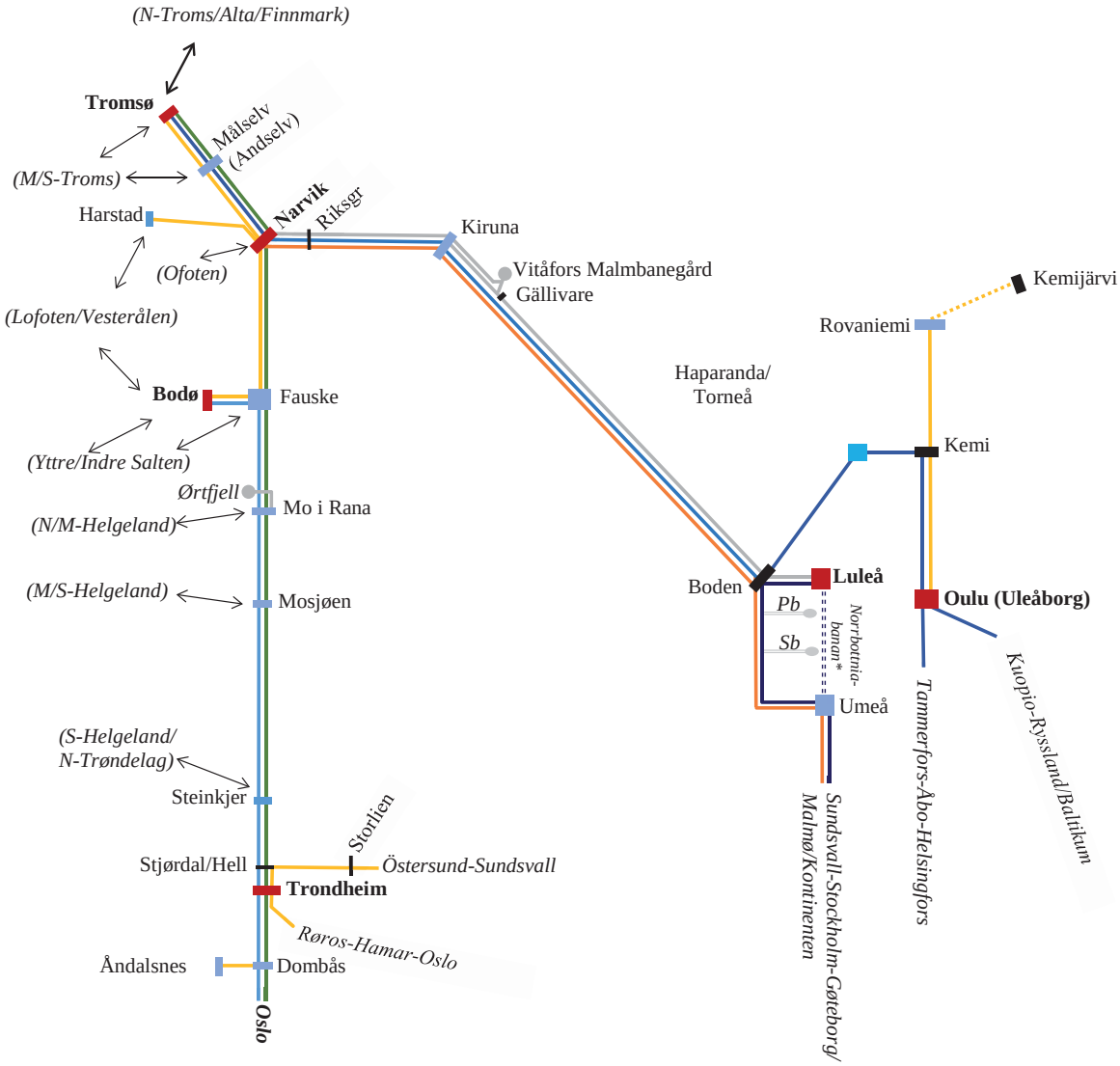
Siste innleder var Bjørn Kanstad. Han har en lang karriere bak seg både i NSB, Jernbaneverket, Ofotbanen AS og ARE (Artic Rail Express) og er idag tilknyttet Høgskolen i Narvik. Han tok opp historiske aspekter i norsk og nordnorsk kommunikasjonsutvikling fram til dagens virkelighet. De faktabeskrivelser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

RETTING:

I artikkeln i nr. 3/2015 "Bergensbana på vel 3 timar – innom alle dagens stasjonar", i teksten onda kartet står det at den nordre i hovudsak raude streken var Høgfartsutgreiinga sitt framlegg. Men da e feil. Beddje dei raude/grøne strekane er artikkelforfattaren sine framlegg; som to alternative mulighetar.

Skisse for godstogsystem med sammenhengende jernbanekorridor nord Trondheim-Tromsø (NB-NNB)

Forutsettning: Banekorridor bygd for høyhastighet iht EU kategori I/II tilpasset godstog varierande i intervallen 130-160 km/t (sth for malmtog unntatt)



Forklaringer:

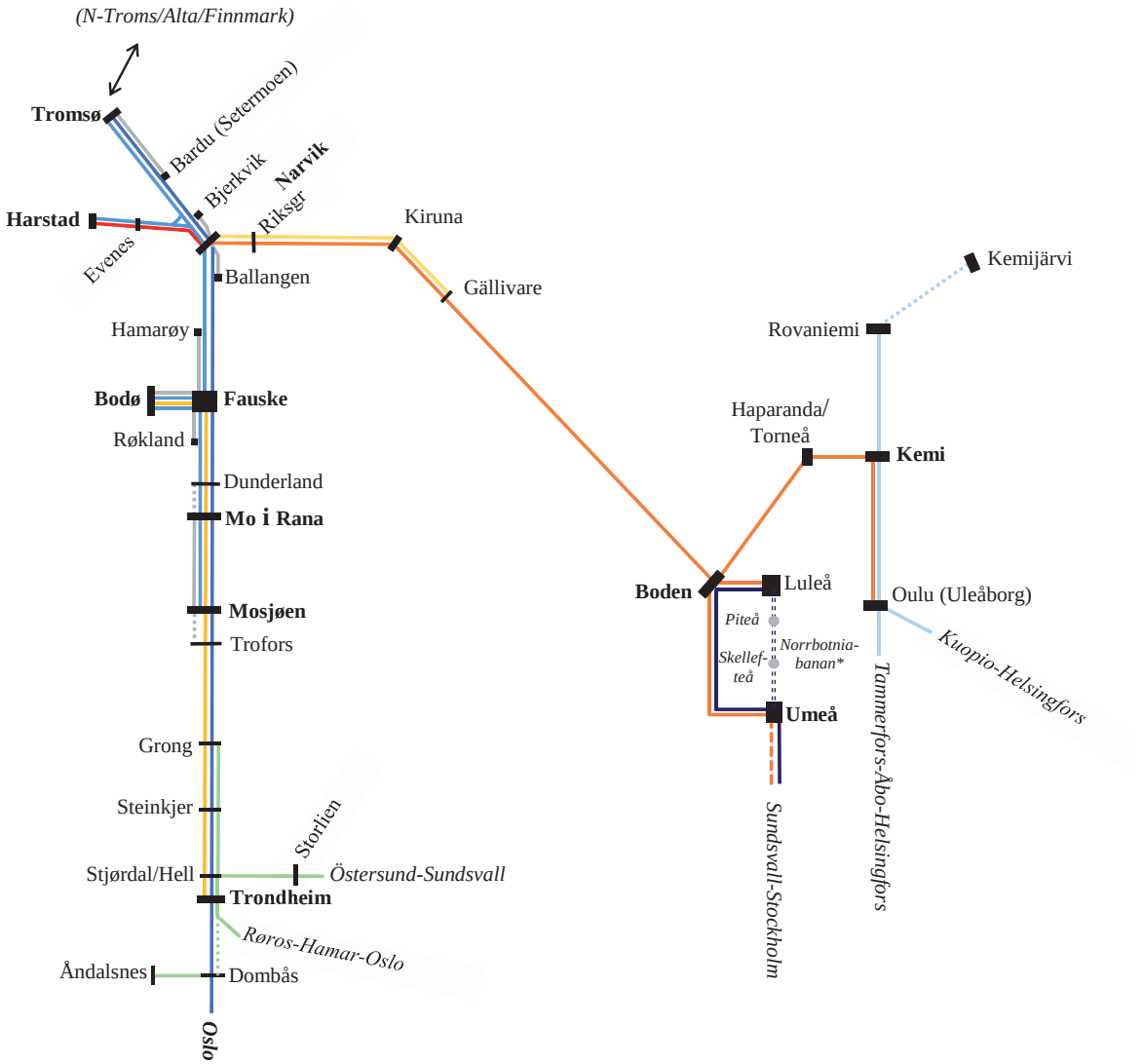
CN/ARE 1	Direkt kombi Tromsø-Oslo (Alnabru)		Norrbotniabanen prognosert etter 2025
CN/ARE 2	Distanskombi Bodø-Trondheim-Oslo		Sidebaner med kun godstrafikk[3]
CNARE 3[1]	Interkombi Narvik-Finland/Ryssland/Baltikum		S-terminaler
CN/ARE 4[1]	Interkombi Narvik-Stockholm-Gøteborg/ Malmø/Kontinenten		K-terminaler[5]
			Tekniske terminaler (Haparanda/Torneå)
GC[2]	Svensk kombilenk o/Luleå	N,M,S	Nord, Midt, Sør
MTAS/MTAB||RG	Malmtrafikk OB-MB||Rana Gruber NB (CN)		
ARE-Region	Matningskombi ARE		

CN/ARE=Cargo Net/Artic Rail Express[1], GC=Green Cargo, MTAS/MTAB=Malmtrafikk AS/Malmtrafik AB (LKAB), AREreg=ARE regional (regional matningstrafikk ARE-systemet). OB=Ofotbanen, MB=Malmbanan, NB=Nordlandsbanen[4, N, M, S=]

[1]ARE Interkombi i samtrafikksystem med andra operatører. [2]Ev. andre operatører. [3]Pb=Piteåbanen, Sb=Skelleftebanen. [4]Baneavsnitt Dunderlandsbanen. [5]Mindre og større k-terminaler (omlastnings og rangerkapasitet etter behov).

Skisse for persontogsystem med sammenhengende jernbanekorridor nord Trondheim-Tromsø (NB-NNB)

Forutsettning: Banekorridor bygd for høyhastighet iht EU kategori I/II varierande intervallen 250-200 km/t



Forklaringer:

ICEN	Tromsø-Oslo (dag/natt)	ICK	1)Narvik-Boden-Luleå/Umeå/ (Sundsvall) 2)Luleå-Boden-Haparanda/ Torneå-Kemi-Uleåborg
ICN/RN	1)Tromsø-Narvik-Bodø/2)Tromsø-Harstad/ 3)Bodø-Mosjøen	ICS	Luleå-Umeå-Sundsvall-Stockholm (dag/natt)
LP/FT	Narvik-Evenes/Harstad-Evenes	M	Matning VR
ICN	Bodø-Trondheim	M	Matning NSB Mitt/LP Trønderbanen
LP	Lokalpendler	NBB*	P.t. prognosert for planperioden etter 2025
RN	4)Narvik-Kiruna-Gällivare		

Øvrige toglenker: IC Trondheim-Oslo og Stockholm-Gøteborg/Malmø/København.
Idé om om ett «Artisk rundreisetog» under høysesong i kombinasjon med hurtigruta: Trondheim-Sundsvall-Umeå-Luleå/Narvik-Tromsø-Bodø-Trondheim med sidetrip till Rovaniemi/Uleåborg v.v. Lokalpendler: Tromsø-Setermoen, Narvik-Evenes-Harstad*, Bjerkvik-Narvik-Ballangen, Bodø-Hamarøy, Bodø-Fauske-Røkland, Dunderland-Mo i Rana-Mosjøen-Trofors.

ICEN=Inter City Express Nord, ICN/RN=Inter City Nord/Region Nord, LP/FT=Lokalpendel/Flytog*, ICK=Inter City Nordkalotten, ICS=Inter City Sverige, M=matning/tilslutningsforbindelser, NBB=Norrbotniabanan, VR=finske statsbanene.

2016/09 G A Kajander/FJ

HVA ER CITYLINK

- Og hvorfor vil en rekke ordførere prioritere dette framfor ytre del av Intercity?

Bjørn Bergskaug
(bbergskaug@hotmail.com)

Nå i begynnelsen av mai i år gikk en rekke ordførere fra Østlandet til Samferdselskomiteen på Stortinget med en delrapport av rapporten Østlandssstjerna som tenketanken Civitas hadde laget. Disse ordførerne krevde at en rekke grenbaner ut fra Oslo som de kalte for Citylink skulle prioriteres framfor ytre del av Intercityutbyggingen. De mente at disse grenbanene hadde langt større potensiale enn ytre del av Intercity for å generere nye passasjerer til en langt rimeligere pris.

Hva er Citylink?
Alle kjenner til Intercity. Men for mange er begrepet Citylink helt nytt og ukjent. For å gjøre begrepet Citylink håndterlig er det greiest å klargjøre hvilke jernbanestrekninger dette innbefatter. Citylink innbefatter 4 forskjellige jernbanestrekninger på Østlandet som Gjøvikbanen mellom Oslo og Gjøvik, Kongsvingerbanen mellom Lillestrøm og Kongsvinger, Spikkestadbanen mellom Asker og Spikkestad og Randsfjordbanen mellom Drammen og Kongsberg. Det er disse 4 banestrekningene ordførerne ville ha oppgradert på bekostning av ytre del av Intercity som omfatter Dovrebanen mellom Hamar og Lillehammer, Vestfoldbanen mellom Tønsberg og Farriseidet (Larvik), Østfoldbanen mellom Fredrikstad og Halden og Ringeriksbanen mellom Sandvika og Hønefoss.

Hva skal utbedres?
På Randsfjordbanen er utbedring til dobbeltspor mellom Drammen og Hokksund inne i Nasjonal transportplan (NTP). I tillegg legger Citylink opp til nytt dobbeltspor mellom Hokksund og Kongsberg. Det er her lagt opp til 3 forskjellige trasealternativer. Det ene alternativet vil gå langs dagens trasé fra Hokksund til og med Krekling stasjon og så svinge av vestover til Kongberg for det meste i tunnel. Det andre alternativet vil gå i samme trasé som alternativ 1 fram til Darbu stasjon for deretter å svinge av til Kongsberg. Det tredje alternativet er en direkte forbindelse mellom Hokksund og Kongsberg langs E-134 uten en eneste stasjon. Dette alternativet har møtt på mye lokal motstand, ikke minst i Vestfossen, et tettsted med over 3000 mennesker. Man håper her på en redusert reisetid på inntil 22 minutter.

På Gjøvikbanen er man i full gang med å forberede flere kryssingsspor med fornying av plattformer på flere stasjoner. I tillegg er det planlagt en omformer på Gjøvik stasjon. Men alt dette ligger inne i NTP. Men det som ikke ligger inne i NTP er et forslag til nytt dobbeltspor fra Grorud stasjon opp til og med Hakadal stasjon. Her håper en på en redusert reisetid på rundt 20 minutter.

På Hovedbanen mellom Lillestrøm og Eidsvoll er det lagt opp til traseendring ved Frogner-Lindeberg stasjoner og en sammenslåing av de nevnte stasjonene. Det er lagt opp til forlenging av kryssingssporene ved Kløfta- og Jessheim stasjoner på nesten 4 km. Ved Kløfta er det også lagt opp til samtidig innkjør. På Jessheim er det forslag om å bygge nytt vendeanlegg for vognsettene på Hovedbanen. Ingen av disse forslagene er inne i NTP. Med tiltakene på Hovedbanen regner man med å redusere reisetida med ca. 5 minutter.

På Kongsvingerbanen er det lagt opp til å forlenge kryssingsspor fra Lillestrøm stasjon til Tuen holdeplass i retning Fetsund, og gjennom Sørum er det lagt opp til et kryssingsbelte på 4 km. Dette vil bli en forlengelse av kryssingssporet gjennom Sørumsand stasjon med 2 km i begge retninger ut fra stasjonen. Det er videre lagt opp til en sammenslåing av Rånåsfoss og Auli stasjoner. Alt dette er inne i NTP. Det som ikke er inne i NTP er forslag til nytt dobbeltspor mellom Årnes og Skarnes. Dette er en strekning på 21 km. Videre er det lagt opp til utretting av en kortere strekning og utskifting av stålbru med betongbru ved Galterud. Tiltakene på Kongsvingerbanen regner man vil redusere reisetida med ca. 11 minutter.

På Spikkestadbanen er det allerede gjort mye på både Heggedal og Spikkestad stasjoner. Nå forlenger man kryssingssporet gjennom Heggedal stasjon nedover mot Hallenskog. Det som er på planstadiet her er en planfri kryssing av Drammensbanen på Asker stasjon slik at Spikkestadbanen kan kobles direkte på Askerbanen. Her regner man med å spare inn reisetida med hele 15 minutter, da mellom Asker stasjon og Oslo S i forhold til i dag hvor toget kjører på Drammensbanen med langt flere stopp enn på Askerbanen mellom Asker og Lysaker stasjoner.

Alle disse tiltakene vil i tillegg til redusert reisetid også innebære økt avgangsfrekvens. Tiltakene sånn totalt sett vil komme på ca. 23 milliarder kr. Dette er citylinktiltakene som ikke er inne i NTP. Investeringsbeløpet som er inne i NTP fram til 2030 for disse 5 banestrekningene er på ca. 4,2 + 4,6 milliarder kr. Totalt sett så blir dette et beløp på snaue 32 milliarder kr. Dette blir bare en liten brøkdel av hva hele Intercityutbyggingen kommer til å koste, som er beregnet til rundt 150 milliarder kr. Ytre del av Intercityutbyggingen er beregnet til 77 millarder kr.

Hvorfor satse på Citylink?
Det viktigste argumentet for Citylink er at de kommunene som er i området til Citylink og indre del av Intercity vil ha betydelig større befolkningsvekst enn de kommunene som er i området til ytre del av Intercity. Veksten i arbeidsplasser er større jo nærmere en beveger seg mot Oslo. Derfor vil tilhengerne av Citylink prioritere Citylink på bekostning av ytre del av Intercity. Det andre argumentet er at Citylinkutbyggingen vil koste under halvparten av ytre del av Intercityut-

byggingen. En utbygging av Citylink vil generere langt flere reisende enn ytre del av Intercity. Mange reisende vil også kutte ut bruken av privatbil ved å prioritere Citylink framfor ytre del av Intercity. Ut fra dette mener tilhengerne av Citylink at det er langt mer samfunnsøkonomisk å prioritere Citylink framfor ytre del av Intercity.

Hvorfor ikke satse på både Intercity og Citylink?
Tilhengerne av Citylink bruker utbyggingen av indre del av Intercitiystrekningen på Østfoldbanen som et argument for å satse på Citylink. Fordi etter at strekningen Ski – Moss og streningen gjennom Rygge ble ferdig økte passasjerantallet mellom Oslo og Moss med 22 % og mellom Oslo og Fredrikstad med 18 %. Men strekningene mellom Oslo og Hamar og mellom Oslo og Kongsvinger hadde en nedgang i passasjerantallet på 20 % i samme tidsrom. Det er svært tvilsomt om dette er riktig for strekningen mellom Oslo og Hamar. For her ble jo Gardermobanen ferdig i samme tidsrom, noe som medførte en betydelig reduksjon av reisetida. Det som tilhengerne av Citylink helt glemmer eller ikke nevner i det hele tatt er at Intercity er det første trinnet i en utbygging av høyhastighetsbane mellom Oslo – Trondheim, mellom Oslo – Göteborg og mellom Oslo – Kristiansand. På grunnlag av dette bør ikke det ene settes opp mot (prioriteres framfor) det andre. Jeg mener Intercityutbyggingen bør fullføres som planlagt slik at alt står ferdig i 2030. Citylink bør også bygges ut i samme omfang og tempo som det tilhengerne her ønsker. Da er det spørsmål om hvor penger og arbeidskraft til Citylinkutbyggingen skal tas i fra. Det hele er enkelt og greit. Sløyf utbyggingen av E-18 mellom Oslo og Asker. Denne utbyggingen er prosjektert til 32 milliarder kr. Denne veistrekningen er stor nok som den er. Dersom man bygger ut E-18 vest for Oslo vil det bli såpass høye bompengetakster at bare et mindretall av de som kjører der i dag vil ha råd til det den dagen den eventuelt står ferdig. Da blir utbyggingen av ny E-18 veldig lite samfunnsøkonomisk lønnsomt.

TO KORTE TOGTURER I MYANMAR

I forrige utgave skrev jeg en lang artikkel om en lang togreise i Asia; fra Singapore til Laos gjennom Malaysia og Thailand.

Terje Kvisla
(tkvisla@hotmail.com)

- Denne gangen skal jeg fortelle om to korte togturer i Myanmar eller Burma, som landet het da jeg besøkte det i 1985.

I løpet av de siste fire årene har landet åpnet seg mer mot resten av verden, etter å ha vært svært lukket, og boikottet, i 20-30 år. Da jeg fikk vite at det var mulig å ta buss fra Chiang Mai til Yangon, slo jeg til. Turen ble delt i to etapper; først med buss til Mae Sot, der jeg krysset grensen til fots og overnattet i Myawady for et par hundre kroner.
Overnatting er noe dyrere i Myanmar enn i Thailand, men generelt er prisnivået lavt. Bussturen gikk først gjennom Karen State, som var tydelig preget av flere ti-år med krig (1)

Og så var det Telenor-logoer overalt, og en mann jeg snakket ved på bussen sa at Telenor hadde spilt en viktig rolle i demokratiserings-prosessen fordi det var blitt mulig å nå ut til mange velgere med informasjon. Å komme tilbake til et land etter 30 år er en interessant opplevelse. Det hadde skjedd mye på de 30 årene og dessverre, sett med mine øyne, ikke så mye positivt.
Men til tross for at deler av Yangon er i ferd med å ramle sammen p.g.a. manglende vedlikehold, var de menneskene jeg snakket med blide, hyggelige og positive og uttrykte stor tro på framtida. Mange snakket om det nært forestående valget med en stolthet som rett og slett var rørende.

Nå skal jeg ikke gjøre dette til en politisk artikkel med analyser av valget og prognoser, men ett av hovedpoengene med å reise er, synes jeg, å treffe folk og høre på hva de har å fortelle. Jeg påstår ikke at en stor andel av befolkningen snakket engelsk, men de få som kunne det snakket omtrent like perfekt som Aung San Suu Kyi.
Nøyaktig hvor mange mennesker som bor i Yangon vet antakelig ingen. - Kanskje 10 millioner, kanskje 8 eller 12? De millionene som bor i slummen er stort sett identitetsløse, finnes ikke i offisielle statistikker og hadde selvfølgelig ikke stemmerett.
Yangon har en «ringbane» med 39 stasjoner fordelt på 46 kilometer og rundturen tar nesten tre timer.
Det er en avgang i hver retning fra Central Station hver time fra 04.50 til 21.50. Prisen er 300 Kyat (ca. to kroner) for en runde. Banen, som ble åpnet i 1877 går for en stor del gjennom slumområdene, så at det er mange som bor der kunne jeg se med egne øyne. Og uten renovasjonsvesen tror jeg ikke at noen kan forestille seg hvordan det så ut, uten å ha sett det selv; rett og slett MYE søppel – og mange unger!
Å kalle hjemmene deres hus er vel en overdrivelse, men «tak over hodet og en vegg eller to» var vanlig standard.
Og det som undret meg stadig mer i løpet av 10 dager i Yangon; folk var blide, hyggelige og positive til tross for mye materiell elendighet i et komplett skakkkjørt land.

Som en kuriositet kan jeg nevne at da jeg var i Rangoon i 1985, fantes ikke ringbanen! Etter noen dager i Yangon skjønte jeg at de kartene turistene fikk i 1985 viste det vi hadde lov til å se. Det var langt fra alt og altså ikke «ringbanen» (og slummen).

Det jeg husker best fra 1985 var en nesten bilfri by, bare noen få drosjer og busser fra 40-tallet. Nå var det så mange biler at deler av gatenettet var sprengt!

Og så husker jeg at jeg syntes at det var rent i Rangoon i 1985, etter å ha reist i India og Bangladesh før jeg ankom Rangoon – Og jeg husker også at jeg i 1985 spiste «gatemat». Det avstod jeg fra i 2015.
Søndag 4. oktober tok jeg en togtur til Bago/Bagu (Pegu) ca. 125 kilometer fra Yangon. På turen dit var det god plass og jeg reiste på II klasse for 900 Kyat (ca. 6 kroner). Ved ankomst ville jeg forhøre meg om billett tilbake til Yangon og fikk følgende beskjed: «Kom tilbake en halv time før avgang».
Det gjorde jeg, og ble vist inn på stasjonsmesterens kontor – I og II klasse var utsolgt, og da gjenstod en mulighet; III klasse, og der var det fullt!
Jeg stod på stigtrinnet ut av stasjonen, men kom meg etter hvert inn og bort til plass 49, en plass jeg etter hvert greide å overtale en mor med et spedbarn til å benytte – I vognene henger det plakater med teksten «welcome and take well care of tourists» og den oppfordringen følger de! Jeg har en mistanke om at de ville ha gjort det uten plakatene også!
Jeg må også få nevne at billettkjøpet, som tok et kvarters tid, utviklet seg til en interessant samtale da jeg spurte om sporvidde og andre «jernbanefaglige» spørsmål. 3 foot and 3 inches (3'3") er vel omtrent en meter og «meter-spor» (3) er jo ganske vanlig, f.eks. bruker mange av privatbanene i Sveits denne sporvidden - Og hele togturen fra Singapore til Laos går på «meter-spor».
Mitt navn, passnummer og billettnummer ble behørlig loggført i en skikkelig loggbok med stive permer og antakelig «legal size». Og prisen: 600 Kyat (ca. 4 kroner).
Togturen tilbake til Yangon ble en stor fornøyelse; en sjømann fungerte som tolk for hele vogna og jeg svarte så godt jeg kunne på mange slags spørsmål. - Sjømannen kunne også berette at han hadde vært i Norge tre ganger, og han sa bl.a.. «I think Norway might be a good country, but it is impossible to live there, it is much too cold»

Fotnoter:
(1)Det er 135 etniske grupper i Myanmar og burmeserne er den største. 15 grupper har vært i mer eller mindre sammenhengende krig med sentralregjeringen i 70 år, men en måneds tid før valget ble det undertegnet en fredsavtale/våpenhvile med 8 av de 15. «Karen» var en av de statene som undertegnet.
(2)Om jeg ikke husker feil kostet en billett i Oslo 2 kroner da Kong Olav tok «trikken» til Frognerseteren i 1973.
(3)For å være nøyaktig; sporvidden er 3 fot og 3 3/8 tommer, og flertallsformen av «foot» er også «foot» når man skal beskrive størrelsen (lengde, bredde, høyde) på noe konkret; som f.eks. et menneske eller et jernbanespor.

NASJONALE KLIMAVETTREGLER

En idébank og et bidrag til inspirasjon for klimainnholdet i partiprogram 2017–2021

I 2015 fikk vi endelig en sårt etterlengtet global klimaavtale! Høsten 2017 holdes første stortingsvalg etter at Norge sluttet seg til klimaavtalen. Mens andre land som vi gjerne sammenlikner oss med har redusert sine klimagassutslipp, har norske klimagassutslipp økt! Sørg for at ditt parti går til valg med en klimapolitikk som sikrer at Norge tar problemene på alvor og kutter egne klimagassutslipp nå. Sjekk forslagsfrister og programprosesser!

Klimavalgalliansen krever kutt i norske utslipp i tråd med Paris-avtalens målsettinger og klimapanelets anbefalinger. Transport står for over 1/3 av CO_2-utslippene i Norge. Å fjerne utslipp fra biler, busser, ferger, skipstrafikk og fly er noe alle land må gjøre. Transporten på vei må være utslippsfri i 2030, og singelbilismen må reduseres. Samtidig gir omleggingen av transportsektoren store potensielle forretningsmuligheter. I forbindelse med omlegging til nullutslippsløsninger for biler, tungtransport, kollektivtransport og skipstrafikk kan Norge ta en ledende posisjon.

Tog
• Overfør gods- og passasjertrafikk fra innenlandsfly og trailer til tog: Rust opp banene mellom landsdelene og til Sverige for å gi økt kapasitet og reduserte reisetider, og bygg dobbeltspor på trafikksterke strekninger. For godstrafikken er modernisering og utbygging av godsterminalene viktig.
• Vurder høyhastighetstog mellom landsdelene framfor firefelts fergefri motorvei og andre større veiprosjekter.
• Utred videre utvikling av togtransport i Norge.
Utdrag fra Klimaalliansens «10 Klimavettregler 2016»

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

B

NORGE P.P. posten

Årsmøte 2016

Medlemmene kalles med dette inn til forsinket Årsmøte i For Jernbane.

Årsmøtet avholdes onsdag 26. oktober i Jernhuset A/S. Dette er fagforeningene innen jernbanen sine lokaler. Adressa er Schweigaardsgate 12, 0185 Oslo. Lokalene ligger i Oslo Galleri, i etasjen over Bussterminalen. Kommer du fra Oslo S så krysser du gangbrua over Schweigaardsgate, går igjennom Galleriet og ned rullebåndene til Bussterminalen, så rullebåndene opp igjen som fører til Galleriets østre del. Gå videre og du finner nr. 12 på høyre hånd etter noen meter. Ta trapp eller heis opp i 2. etasje.

Dørene er åpne fra kl 17. Vi begynner kl. 17.30 med foredrag om bybaneplanene for Grenland. Årsmøtets formelle del begynner kl. 18.30 og avsluttes seinest kl. 21. Ta med egen mat. Vann, Kaffe og te finnes i lokalene. Årsmøtet skal behandle Årsberetning, Årsregnskap og foreta tillitsvalg.

Vi oppfordrer medlemmene til å møte opp og engasjere seg. Eventuelle forslag sendes snarest inn til post@jernbane.no. Årsmøtedokumentene blir lagt ut på www.jernbane.no - hva skjer.

Medlemskontingent 16/17: Giro i midten av bladet.

Annonser: