2018 ÅRSMØTE FOR JERNBANE, SAKSLISTE

Er årsmøtet lovlig innkalt?

Valg av ordstyrer og referent

Årsberetning

Årsregnskap

Tillitsvalg

(Dagens ordning med at leder er både leder, økonomiansvarlig og bladredaktør er ikke bærekraftig. Nåværende leder ønsker enten avløsning som leder eller at noen andre tar over som redaktør.)

Forslag:

Styret:

Tillegg til vedtekter: For at styret skal være vedtaksført må minst halvparten av medlemmene være til stede.

Per Kvernmark:

1. **Trasérapport for Oslo sentrum–Majorstua/Blindern–Nittedal**:
Drøfte muligheter/kilder for finansiering. Om punktet ikke får plass, kan det kort nevnes under orientering om korridoren Østfold–Oslo S–Lillehammer. Navnedugnad for samme korridor og bane.

2. **Kompetanseverving**
Stikkord: medlemmer/kontakter som kan behandle kart og grafikk elektronisk, skaffe kart og høydedata, programmere, bidra med matematisk og teknisk kunnskap innen jernbanefaget.

Jens Hansen:

1). Skal Hamar- Elverum elektrifiseres som del av elektrifisering av Østerdalsbanen?

Hvis Inter-City likevel ikke straks utbygges ferdig til Lillehammer vil det dog bli halvtimestog Oslo-Hamar når dobbeltsporet er kommet hit.. Da forlanger vi at disse togene ikke snur i Hamar, men Elverum. Svært naturlig da å fremme forslag om rask hurtigbane Elverum-Støren gjennom den lette Østerdalen med god kurvatur og greit terreng. Prisen pr. km. blir overkommelig. og passhøyden blir knapt 700 m. (følger riksvei 3 -trassen.). Samtidig er det naturlig med en viss utbedring av Støren-Trondheim, slik at Oslo-Hamar-Elverum-Trondheim kjøres på ca 3 1/2 time. Ingenting er til hinder for en senere full utbygging av hele strekningen til hurtigbane, slik at reisetiden kommer på under 3 timer.

2). Problemene i indre Oslo dreier seg om kapasitet, ikke hastighet. Da er det naturlig å velge en billig løsning som ikke er til hinder for en fremtidig avansert hurtigbane. Et tredje spor bygges Lysaker-Skøyen langs nåværende trasse. Mellom Skøyen og Skarpsno finnes et passende påhugg til parallell Oslo-tunnel ved innslag i Framnesparken. Fra Nationaltheatret stasjon vil det være naturlig med en etsporig tunnel gjennom leirmassene under Studenterlunden/Stortingsgaten(bruk fryseteknikk, gir minst inngrep på overflaten). Evn. videre i dobbeltsporet tunnel fra Wessels plass der man igjen

kommer i fjell. Kapasitetsøkningen vil holde i all overskuelig fremtid og er ikke til hinder for mer ærgjerrige(NB: Ikke "ambisiøse") planer om bane Oslo S- Majorstuen - Nittedal for hurtiglinje.

ÅRSBERETNING FOR *FOR JERNBANE* 20. JUNI 2017–25.4.2018

Medlemsstatus per 21.4.2018

Personlige medlemmer	
Husstandsmedlemmer	
Lagsmedlemmer	
Personlig medlemmer uten tidsskrift	
Støttemedlemmer	
Sum	

Herav har medlemmer ikke betalt. Ved årsmøtet 19. juni 2017 var det registrert 332 medlemmer.

Økonomi
Tall i parentes gjelder for 2016. Regnskapet følger kalenderåret. Resultatet for 2017 er et overskudd på kr 22 208,66 (28 526). For 2018 er det budsjettert med 66 000 kr i kontingent og et overskudd på ca. 16 000 kr.

Tidsskriftet
Det ble gitt ut fire nummer av tidsskriftet i 2017, inkludert nr. 4/2017 som ble sendt ut i begynnelsen av januar 2018. For 2018 er det inngått to annonseavtaler, og vi har seks abonnenter. Så langt i 2018 er det gitt ut en utgave av *For Jernbane.* Bladet sendes til medlemmene, abonnenter, og gratis til nasjonale, fylkeskommunale og lokale politikere og tjenestemenn som behandler samferdselssaker, samt redaksjoner for å informere om vår virksomhet.

Styremøter
Det er blitt avholdt to styremøter, begge i Oslo: 26. september 2017 og 13. mars 2018.

Deltakelse på eksterne møter
Per Kvernmark og Kjell Erik Onsrud har hatt møte med Jernbanedirektoratet om bunden pendling i Oslo og ny nord–sør akse.
Leder har hatt møte med Ap, Frp, Frpu, Unge Venstre, Grønn ungdom og AUF.
Nestleder Gunnar A. Kajander inngår som FJs representant i Besteforeldrenes klimaaksjon sin tankesmie for jernbanekampanjen og har ansvaret for kontaktene med Jernbaneforum Nord, Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen og Tromskomitéen for jernbane.

Deltagelse på eksterne konferanser og lignende
Jernbaneforum Nords møte i Bodø i oktober (nestleder Gunnar A Kajander).
Jernbanepolitisk møte om Nord-Norgebanen i Tromsø i august (leder Kjell Erik Onsrud og nestleder Gunnar A Kajander).
Konferanse om Nord-Norgebanen i Narvik i november (nestleder Gunnar A Kajander).
Multiconsults jernbaneseminar, januar 2018 (leder Kjell Erik Onsrud og styremedlem Bjørn Bergskaug).
Knutepunktkonferansen 2018, arrangert 23. januar 2018 i Oslo av Bane NOR Eiendom og Estate Media (Bjørn Bergskaug og Kim Aastangen).

Avisinnlegg
«Nå må midtkorridoren i Hamar utredes», av Kim Aastangen og Kjell Erik Onsrud, side 21 i *Hamar Arbeiderblad* 7. september 2017 og i nettutgaven 6. september 2017: http://www.h-a.no/debatt/naa-maa-midtkorridoren-i-hamar-utredes
«Miljøkostnader med el-bussar», av Vidar Sætre (tilsvar til Idar Mo), side 16–17 i *Bergensavisen* 14. november 2017.
«Sjøtransport krev mindre infrastruktur», av Vidar Sætre (tilsvar til Idar Mo), side 67 i *Bergens Tidende* 20. oktober 2017 og under overskriften «Landtransport krev meir infrastruktur» i

nettutgaven 20. oktober 2017: https://www.bt.no/btmeninger/debatt/i/n5kmJ/Landtransport-krev-meir-infrastruktur

«Goda grunnar til å føretrekkja tog», av Vidar Sætre (tilsvar til Idar Mo), side 39 i *Bergens Tidende* 21. november 2017: http://web.retriever-info.com/services/archive/displayPDF?documentId=020021201711214113941&serviceId=2

"For Jernbane – Ringeriksbanen/E16 ett prestisjeprosjekt", av Kjell Erik Onsrud, i nettavisa Nærinspolitikk 28. november 2017: https://naringspolitikk.no/2017/11/28/for-jernbane-ringeriksbanene16-ett-prestisjeprosjekt/

"Dobbeltspor i fare" - intervju med leder. *Varingen* 6. desember 2017
"Ringeriksbanen: 11 millioner tusenlapper rett i Hønefossen", av Kim Aastangen og Kjell Erik Onsrud (tilsvar til samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen), side 9 i *Ringerikes Blad* 13. januar 2018 og i nettutgaven 12. september 2018: https://www.ringblad.no/meninger/ringeriksbanen/for-jernbane/organisasjonen-for-jernbane-ringeriksbanen-11-millioner-tusenlapper-rett-i-honefossen/o/5-45-519685?key=2018-04-19T17:44:46.000Z/retriever/302b4b055b3847f246966898e76a00ea22a34386
"NSB konkurrerer seg til innstillinger", av Kjell Erik Onsrud, side 16 i *Aftenposten* 27. februar 2018 og i nettutgaven 26. februar 2018: https://www.aftenposten.no/meninger/debatt/i/qnkq10/Kort-sagt_-tirsdag-27-februar

"Intercity - fullfinansiering", av Kjell Erik Onsrud, side 5 i *Dagsavisen* 28. februar 2018
«Dyr bane til liten nytte» av Kjell Erik Onsrud, på side 3 i *Budstikka* (tidligere Asker og Bærum budstikke) 27. desember 2017 og i nettutgaven 27. desember 2017: https://www.budstikka.no/debatt/ringeriksbanen/kjell-erik-onsrud/dyr-bane-til-liten-nytte/s/5-55-592295?key=2018-04-19T17:45:11.000Z/retriever/2a3ee1361c7ebf745b397fc68d674c30d2b94d17
«Et negativt prosjekt» av Kjell Erik Onsrud, side 15 i *Oppland Arbeiderblad* 6. desember 2017 og i nettutgaven 6. desember 2017: https://www.oa.no/debatt/jernbane/gjovikbanen/et-negativt-prosjekt/o/5-35-532876?key=2018-04-19T18:01:09.000Z/retriever/1a04a16415a736b2d5a3709daf8acdf987d27880

Pressemeldinger
22. februar 2018 "65 % handlingslammet"
25. januar 2018 "Kommentar til Jæløyaplattformen"
6. april 2018 "Foreslår dobling av jernbanens markedsandel"

Høringer
Skriftlig innspill i juli 2017 til Oslo kommuneplan 2040.
Muntlig høring om statsbudsjettet 2018 for Stortingets finanskomite, (Kjell Erik Onsrud og Jens Hansen).
Muntlig høring om Statsbudsjettet 2018 for Stortingets transport- og kommunikasjonskomite (Kjell Erik Onsrud)
Muntlig høring om å utarbeide konseptvalgutredninger (KVU) for nye jernbanestrekninger på norsk side for strekningene Oslo-Stockholm og Oslo-Gøteborg, 24.4.2018 (Kjell Erik Onsrud)

Dette styret har fungert siden forrige årsmøte:
Leder: Kjell Erik Onsrud, nestleder: Gunnar A. Kajander, styremedlemmer: Jens Hansen, Bjørn Sverre Bergskaug, Per Kvernmark, Vidar Sætre, varamedlemmer: Torbjørn Endal, Torbjørn Svendsen og Kim Aastangen.
Det har bare vært et medlem av Valgkomiteen: Anders Lundgren.
Revisor har vært: Erik Aslung.

Arbeidsoppgaver i f. m. drift av foreningen har vært fordelt slik:

Webredaktør:	Gunnar A. Kajander
Nyhetsredaktør på web:	Roar G. Nilsson
Medlemsansvarlig:	Kjell Erik Onsrud. Siden 27.2 Vidar Sætre
Bladredaktør:	Kjell Erik Onsrud
Økonomi:	Kjell Erik Onsrud

Styreleder ønsker avlastning. Det blir mye å ha ansvar for både økonomi, ledersaker og bladutgivelse.

For Jernbane har for tida følgende distriktskontakter. Distriktskontaktene er ikke valgte, men utnevnte frivillige:

Nord-Norge	Gunnar A. Kajander
Kongsberg	Bent Kyllesdal
Hordaland	Vidar Sætre

FORJERNBANE

Postboks 3455 Bjølsen, NO-0406 Oslo
Telefon: +47 22 18 30 12 / +47 976 84 811
Org.nr. 989 085 107
Konto: 1254.20.33523
E-post: leder@jernbane.no
www.jernbane.no

Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité

20.04.2018

Høringsnotat KVU Oslo-Stockholm / Gøteborg

For Jernbane mener ressursene i NTP bør omprioriteres slik at om lag 2/3 av investeringsmidlene plasseres i jernbane og 1/3 i store vegprosjekter. Nye Veier AS bør få nytt mandat; å planlegge bane og veg i samme korridor og med lavest mulig fotavtrykk under både bygging og drift.

Store utbygginger, som IC og ev. høgfartsbaner bør og må fullfinansieres for optimal gjennomføring og samfunnsnytte.

Nye jernbanestrekninger ut fra Oslo i retning Stockholm og Gøteborg må innebære kurvatur for høyhastighet. Tid er penger, også for toget.

Nå har det vel ikke vært praksis i mange land å starte med å bygge første høyhastighetsstrekningen ut av landet. Frankrike: Paris-Lyon, Spania: Madrid-Sevilla, Italia: Roma-Firenze. FJ mener det er behov for høgfart i de fleste transportkorridorene. Det må gjøres en avveining mellom bane og motorveg i samme korridor og mellom korridorene. Alt kan ikke bygges på en gang.

For Norge kunne det være naturlig å starte med høgfart på hele eller deler av strekningen Kristiansand-Oslo-Trondheim-Værnes-Steinkjer. Dette er på nord-sør aksen hvor landet har de lengste avstandene, og akkurat der Nye Veier nå jobber.

Selvsagt kan private, herunder også utenlandsk statlig kapital, bygge og finansiere høgfartsbane utenom statsbudsjettene, men på et eller annet vis vil nok aktørene ha med seg statene Norge og Sverige. Da er det viktig å være våken på vilkårene og passe på at ikke gevinstene privatiseres mens tapene eller tunge beredskaps- og vedlikeholdsoppgaver sosialiseres.

Dagens jernbane Oslo-Gøteborg er ca. 60 km lenger enn E6 på samme strekning. NSB fremmet tidlig på 90-tallet forslag om en direktebane Ski-Sarpsborg. For Jernbane talte for det samme konseptet på idéverkstedet til IC-Østfold, og kalte det Europabanen. Skal nasjonen ha høgfart mot Europa, mener vi det er nødvendig å bygge utenom Ås, Vestby, Moss, Råde, Fredrikstad. Det blir en IC- og lokalbane, ikke høgfart.

I retning Stockholm er traséalternativene over Kongsvinger, Bjørkelangen og Mysen godt kjent. For Jernbane foreslår at det også vurderes et par alternativer med lang felleskorridor for å se om landskapsinngrep og kostnader kan spares:

Europabanen brukes som en lang fellestrasé for trafikken med både Gøteborg og Stockholm. Det greines av bane østover fra Sarpsborg eller Halden. Den vil treffe svensk jernbane ikke så langt sør for Karlstad.

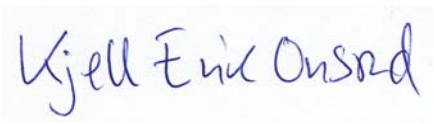
Sør for Sarpsborg anbefaler vi at det også utredes en ny trase gjennom Bohuslen. Her går E6 "raka vägen". Dagens jernbane om Dalsland bidrar betydelig til de 60 ekstra kilometerne som toget må kjøre.

Dersom ny bane Oslo-Gøteborg planlegges med god nok kurvatur, så kan togene Oslo-Stockholm kjøre om Gøteborg.

Det kjører 2000 - 3000 trailere over Svinesund hver dag. På strekningen Gøteborg-Oslo er godstoget fullstendig utkonkurrert av lastebilen. Vi anbefaler derfor sterkt at en ny høgfartstrasé planlegges med tre spor Ski-Gøteborg hvor det 3. sporet, med kryssingsspor, brukes til gods. Godstoget burde da kunne komme ned i et par timer kjøretid Gøteborg-Alnabru med nytt materiell.

For Jernbane er en frivillig organisasjon som virker for at jernbanen skal utføre en vesentlig større andel av transportarbeidet i Norge og mellom Norge og utandet. Vi anser dette som nødvendig for å redusere fotavtrykket på miljø og helse fra transportsektoren.

Med vennlig hilsen



Kjell Erik Onsrud, leder

For Jernbane
årsregnskap 2017

Kontoplan	Kontotype	2017-01-01 Inng. Balanse	Periode Debet	Periode Kredit	Resultatdisp.	2017-12-31 UB 2017
100 Kontantkasse	Eiendeler	-44,00	400,00	0,00		**356,00**
101 Cultura brukskonto	Eiendeler	7 622,12	90 000,29	-74 147,35		**23 475,06**
102 Cultura sparekonto	Eiendeler	42 132,50	96 035,72	-90 080,00		**48 088,22**
103 Cultura skattetrekkskonto	Eiendeler	107,05	0,29	-0,29		**107,05**
200 Egenkapital	EK	-60 766,92	0,00	0,00	-22 208,66	**-82 975,58**
210 Skyldig skattetrekk	Gjeld	-3 225,00	0,00	0,00		**-3 225,00**
211 Skyldig AGA	Gjeld	-2 209,00	0,00	0,00		**-2 209,00**
212 Annen gjeld	Gjeld	-1 678,89	0,00	0,00		**-1 678,89**
213 Skyldige feriepenger	Gjeld	-12 782,00	0,00	0,00		**-12 782,00**
214 Skyldig lønn	Gjeld	0,00	0,00	0,00		**0,00**
300 Salg	Inntekt		0,00	0,00		**0,00**
301 Kontingent	Inntekt		0,00	-39 985,12		**-39 985,12**
302 Gåver	Inntekt		0,00	-3 700,00		**-3 700,00**
303 Annonseinnt.	Inntekt		0,00	-22 089,49		**-22 089,49**
304 Arr. Inntekter	Inntekt		0,00	0,00		**0,00**
305 Renter	Inntekt		0,00	-61,40		**-61,40**
306 Andre inntekter	Inntekt		0,00	-30 200,00		**-30 200,00**
400 Lønn	Kostnad		0,00	0,00		**0,00**
401 Skatt	Kostnad		0,00	0,00		**0,00**
402 AGA	Kostnad		0,00	0,00		**0,00**
403 Forsikring	Kostnad		0,00	0,00		**0,00**
404 Reiser	Kostnad		820,00	0,00		**820,00**
405 Trykking	Kostnad		36 449,00	0,00		**36 449,00**
406 Bladporto	Kostnad		19 921,97	0,00		**19 921,97**
407 Porto elles	Kostnad		0,00	0,00		**0,00**
408 Telefon	Kostnad		0,00	0,00		**0,00**
409 Mobil	Kostnad		0,00	0,00		**0,00**
410 Internett	Kostnad		13 838,00	0,00		**13 838,00**
411 Rekvisita	Kostnad		0,00	0,00		**0,00**
412 Revisjon	Kostnad		0,00	0,00		**0,00**
413 Arrangement	Kostnad		0,00	0,00		**0,00**
414 Andre utgifter	Kostnad		2 113,38	0,00		**2 113,38**
415 Bankgebyrer	Kostnad		442,00	0,00		**442,00**
416 Pensjonskostnad	Kostnad		243,00	0,00		**243,00**
Resultat i perioden	Resultat		0	0	22 208,66	**22 208,66**
		-30 844,14	260 263,65	-260 263,65	0,00	**-30 844,14**

Oslo 12/4-18

For Jernbane

Jeg, Erik Aslung har som tidligere år fått oppdraget til å revidere årsregnskapet til for Jernbane for 2017.

Som vanlig er regnskapet enkelt, og det er ryddig og korrekt ført.

Lykke til i kommende år,

Erik Aslung
Colletts Gate 15 C
0169 Oslo
47240413

pk notat 2018-04-20

Jarnbane gjennom Oslo – traséforslag – nøkkelpunkt

Kommentar til pågåande e-postdebatt

Referanse: K14-Bj: arbeidsteikning nyaste samla traséforslag frå pk. Målestokk 1 : 20 000 A3. Sist oppdatert 2017-12-03.
Drøfta på møte i Jernbanedirektoratet 2017-09-12 og 2017-12-05.
Tilstade frå FJ: Kjell Erik og pk.

Nordgåande jarnbane blå
Utgangspunkt: Oslo S spor 16 og 17, Flytogterminalen.
Dobbeltspor i to variantar Rådhuset–Majorstua, eventuelt to separate laup.
Enkeltspora avgreiningar, ei sør og ei nord for Oslotunnelen, vert truleg meir optimalt av di

1. dette tek vare på prinsippet retningsdrift (m.a. enklare drift ved Oslo S og Flytogterminalen)
2. med nytt nasjonalmuseum vert passasjen i Dronning Mauds gate trong og kanskje lite eigna for dobbeltspor

Nordleg avgreining er førebels ikkje teikna inn.

Ny dobbeltspora Oslotunnel via Stortingsgata raud. S-bane/T-bane grøn.
Prinsipp: Dagens Oslotunnel berre for trafikk vestover. Ny tunnel for trafikk austover.
Ny tunnel: Tilkopling til sørlege spor Nationaltheatret stasjon rett aust for stasjonen.
Forlenging av rettlinje vestover mot munninga av dagens Oslotunnel.

Bortsett frå kryssingspunkta i Frogner-området kjem blå og raud lite i kontakt med kvarandre og kan truleg gjennomførast som nesten uavhengige prosjekt. Dette aukar sjansen for å få realisert blå.
For tog frå vest mot Oslo S: Ei kort avgreining frå raud og blå vil gje auka kapasitet, større fleksibilitet og fleire tog høve til å stogga i sentrum.

Total kapasitet gjennom sentrum
Oslo S–Nationaltheatret og Vika stasjonsområde samla sett: seks spor, åtte gjennom stasjonsområdet
Nationaltheatret stasjon–Vestkorridoren: fire
Vika stasjon–nordkorridoren: to
Nye plattformer inngår, men detaljar rekk eg ikkje å koma inn på her. Dei vil m.a. gå fram av skjematisk sporplan.

Problemområde

Med omsyn til eventuell bruk av det gamle sporet Skøyen–Skarpsno–Filipstad:
Siste del av sporet inn til gamle Vestbanen er heilt borte. Skjeringa er fylt att med gatetun på toppen. Det nye nasjonalmuséet fyller eit stort areal, sikkert med djup kjellar. Energibrønnar truleg sør for bygget. I same område ligg E18 under bakken med ramper frå Haakon VIIs gate.
Stor djuprenner på tvers av Studenterlunden med ei grein rett mot sør og ei vestover på tvers av Haakon VIIs gate. Blå tangerer den siste i sør og unngår det verste med trasé i Dronning Mauds gate. Lite realistisk med jarnbanetrasé frå Vika og over mot Studenterlunden, altså på tvers av blå.
Med utvidinga til fire spor gjennom Nationaltheatret stasjon i 1999 er horisontalgeometrien her stressa – kanskje på kanten av jarnbanetekniske krav. Innfasing av eit eventuelt sidespor med sporveksel verker komplisert.

Budsjett 2018

2018	UTGIFTER		KONTIGENT	ANNONSER		GAVER		ABO	SUM INN	OVER/ UNDERSKUDD
SUM		**89130**	**66000**		**30000**		**3000**	**8800**	**107800**	**18670**
	Postboks	1130	220 medlemmer * kr 300	NRC Group	22000		700,00			
	Tidsskrift	76000		NJF	8000					
	E-post, domene	1500								
	Ny nettside	5000								
	Serverleie	2500								
	Annen porto	500								
	Medlemskap	1500								
	Transport/reise	1000								