

Till Infrastrukturministern, Jens Holm Ordförande Trafikutskottet, Politiska partierna i Riksdagen samt deras ungdomsförbund och SJ i Sverige. (svensk utgåva)

Til Samferdselsdepartementet, Stortingets Transport og kommunikasjonskomité, de politiske partiene på stortinget og ungdomspartiene i Norge. Kopi til media og jernbanebransjen. (norsk utgave)

Gemensamma krav på utveckling av gränsöverskridande tågtrafik.

For Jernbane (FJ) och Svenska Järnvägsfrämjandet (FSJ) är Pro Rail organisationer i Norge respektive Sverige. Vår målsättning är att reducera belastningen på miljö och hälsa genom att prioritera järnvägen framför flyg och vägtrafik, speciellt lastbilstrafiken.

Vi hade ett gemensamt möte i Oslo den 29 januari i år.

På mötet beslutade vi att kontakta Norges respektive Sveriges politiker om mellanrikstrafiken och de fyra gränsbanorna mellan Norge och Sverige.

Ofotenbanan/Malmbanan.

LKAB:s behov av att frakta järnmalm från Kiruna är den viktigaste anledningen till utbyggnad av denna nordligaste sträckningen. Det vill visa sig om banan kan bli aktuell för transporter från gruvskapet Kaunis Iron i Pajala som också skeppar ut malm via Narviks hamn.

Dessutom har banan stor och ökande betydelse för annat gods mellan norra och södra Norge genom transit via Sverige.

På svenska sidan har det startat en process för projektering av dubbelspår mellan Kiruna och Bergfors (40km) samt mellan Kopperåsen och Vassijaure (10km). Byggstart och finansiering är i nuläget inte klart.

Vår gemensamma hållning är att banan bör byggas ut eftersom transportbehovet utvecklats. Vi kräver inte fullt utbyggt till dubbelspår just nu. Vi ställer oss bakom att pågående projekt med förlängning av mötesspår på Narvik station och åtgärder på Narviks kombiterminal genomförs.

Meråkersbanan/Mittbanan.

Vi är eniga om att sträckan mellan Trondheim och Storlien bör elektrifieras snarast. Byte av tåg i Storligen innebär förlängd restid mellan mellersta Sverige och mellersta Norge. Skall sträckning bli en effektiv godsförbindelse

måste mötesspårn förlängas. Vidare bör det ske en del kurvrätningar samt att plankorsningar byggas bort.

Det innebär att det kan bli fler och snabbare förbindelser mellan Sundsvall-Östersund och Trondheim samt direkttåg Stockholm – Trondheim, dels över Oskustbanan och dels över norra stambanan.

Spåranslutningen till hamnen i Trondheim kan bli betydelsefull för svenska godstransporter.

Kongsvingerbanan/Värmlandsbanan.

Vi är överens om persontrafikresorna måste bli fler och snabbare när kontaktledningarna är bytta på norsk sida. Det bör bli fler lokaltåg mellan Värmland och Norge, framförallt mellan Kongsvinger och Karlstad som en del av Värmlandstrafik med uppehåll i Åbogen, Matrand, Skotterud och Magnor på norska sidan. Det bör bli fler och snabbare resor mellan Stockholm och Oslo. För att inte komma i konflikt med godstrafiken och att resandetågsutbudet kan ökas bör fler mötesspår byggas.

Östfoldbanan/Bohusbanan/Norge-Vänerbanan.

Det är ett faktum att järnvägen mellan Oslo och Göteborg är utkonkurrerad av E6 som är motorväg. Dagens järnväg är till största delen enkelspårig och har många kurvor som begränsar tågens hastighet och är dessutom 60 km längre än E6. Då det är tät trafik Oslo - Halden och Trollhättan - Göteborg begränsar det möjligheten till att köra snabba fjärr- och godståg.

Det behövs helt nya spår. Vi vill peka på två korridorer som vi menar bör utredas av respektive lands myndigheter.

FJ, d.v.s den norska föreningen har länge föreslagit en bana direkt från Ski till Sarpsborg och vidare mot Bohuslän. Banan kan gå genom Halden eller över Svinesund.

FSJ, Järnvägsfrämjandet föreslår en ny korridor från Ski österut mot Töcksfors och vidare mot Karlstad/Stockholm samt en söderut mot Göteborg.

Nattåg och nya sovvagnar.

Nattåg är ett miljövänligt alternativ till flyget. Dagens vagnpark av sovvagnar är liten och börjar bli gammal. Vi föreslår därför att Norge och Sverige samarbetar om en beställning av nya sovvagnar.

Det ska vara vagnar av hög komfort som kan utnyttjas i både natt – och dagtrafik.

Inter Nord.

Vi anser att det behöver återupptas ett Internordiskt nattågstillbud mellan Oslo och Stockholm samt mellan Oslo och Malmö/Köpenhamn. Tåget mellan Stockholm och Malmö går via Göteborg. I Göteborg rangeras vagnarna om. Exempel: Vagnar Stockholm – Malmö går sammankopplade med vagnarna från Oslo till Malmö /Köpenhamn på sträckan Göteborg - Malmö/Köpenhamn.

Det bör också köras direkttåg mellan Oslo och Köpenhamn på dagtid i ett InterNord-koncept.

Direkttåg till Kontinenten.

Vi anser att den nya svenska regeringsförklaringen som utlovats om tågförbindelse mellan Stockholm och Kontinenten blir av.

Det är viktigt att även Norge är med. Och utreder liknande förbindelser från Oslo.

Köpenhamn bör bli knutpunkt för förbindelserna mellan Skandinavien och Kontinenten.

Tågtiderna ska anpassas så det blir anslutningar i Köpenhamn mellan tågen till/från Kontinenten/Hamburg och Oslo/Stockholm.

8. mars 2019.

Christer Wilhelmsson
Ordförande Järnvägsfrämjandet
christerwilhelmsson@hotmail.com

Kjell Erik Onsrud
Leder For Jernbane
leder@jernbane.no