

# KLART SPÅR



**Ny regering, ny politik?**

**Alternativ till diesel,  
om järnvägens miljöpåverkan**

**Problem i Mälardalen**



# Klart spår

Järnvägsfrämjandets tidskrift  
Nr 4 2022

Redaktör: Jonas Boström  
Ansvarig utgivare: Ulf Flodin  
Kontakt: ks@jarnvagsframjandet.se  
ISSN: 028-9451  
Tryckt i Järfälla av Åtta.45 Tryckeri AB

Järnvägsfrämjandet  
Organisationsnummer: 802013-5292  
Plusgiro: 96 59 41-8  
Swish: 123 141 31 78  
www.jarnvagsframjandet.se

Medlemsavgifter:  
Ordinarie: 230 kr  
Under 25 år: 115 kr  
Famijmedlem: 25 kr  
Juridisk person: 700 kr.  
Prenumeration: 250 kr

Ordförande: Ulf Flodin  
Kontakt: info@jarnvagsframjandet.se

Lokalavdelning Väst  
Ordförande: Christer Wilhelmsson  
Kontakt: ordf@vast.jarnvagsframjandet.se

Lokalavdelning Öst  
Ordförande: Bengt Walla  
Kontakt: ordf@ost.jarnvagsframjandet.se

Omslag: Snöfall på Stockholm Ö.  
Foto: Jonas Boström

Baksida: DB:s allra nyaste fjärrtåg, ICE-L, som premiärvisades på Innotrans i Berlin i höst. Läs mer om tågen på sidan 8 och 9  
Foto: Oliver Lang /Deutsche Bahn AG

## Innehåll

- 3 *Ledare*
- 4 *Nyheter*
- 6 *Ny regering, ny politik?*
- 7 *Portugal bygger höghastighetståg*
- 8 *ICE L presenteras*
- 10 *Problematiskt i Mälardalen*
- 11 *Triangelresa i Östergötland*
- 12 *Alternativ till diesel*
- 16 *White Pass & Yukon Route*
- 18 *Brittiska järnvägen, en historia*
- 20 *Resor med Citypolarna*
- 22 *Insändare*
- 23 *Aktuellt i föreningen*

## Ledare

I 44 länder finns eller planeras höghastighetsbanor. Det finns ca 5800 mil höghastighetsjärnväg i världen på vilka tågen kan färdas i minst 200 km i timmen. Globalt planeras en utbyggnad av nätet till det dubbla enligt UIC (Internationella Järnvägsunionen 2021).

I EU har man ambitiösa planer för att minska klimatutsläppen i allmänhet och också inom trafiksektorn. Som en del i EU:s ”Green Deal” från 2021 föreslår man ökat byggande av höghastighetståg i Europa. Man har målet att fördubbla trafiken på höghastighetsbanor till år 2030 som en del för att minska klimatgasutsläppen med 55 % till 2030 jämfört med 1990.

Men i Sverige har fyra partier (Sd, M, Kd och L) den 3/10 lagt en riksdagsmotion med innebörden att inte bygga ut höghastighetsnätet. Motivet för detta anger man vara främst kostnaden och alltför små tidsvinster.

Trafikverket beräknar att Ostlänken ska kosta nära 6 miljarder kronor per mil. Man planerar bygga banan direkt på marken. Ute i världen bygger man vanligen nya banor på pelare några meter över marken. Sådan konstruktion har Skanska kostnadsberäknat till ca 3 miljarder kronor per mil, dvs halva kostnaden mot Trafikverkets beräkningar.

Fördelen med sådana banor är förutom kostnaden att man inte skapar barriärer i landskapet eller tar så mycket mark i anspråk. Därtill är underhållskostnaderna betydligt lägre än för markbaserad konventionell bana.

Motionärerna mot höghastighetsbanor anför även som argument mot banorna att dessa skulle ge så liten tidsvinst. Men om man läser i KTH:s rapport från 2019 ”Höghastighetsbanor- en investering för hållbart resande och godstrafik” framgår att tidsvinsterna blir betydande. Exempelvis kortas restiden med tåg mellan Linköping och Göteborg från dagens 03:26 timmar till 01:16, från Jönköping till Göteborg 02:21 till 00:51 och Stockholm – Köpenhamn från 05:02 till 03:16. Men

**”Man talar ofta om att det är viktigare att våra existerande järnvägar fungerar bättre än att vi får nya banor. – Men orsaken till trafikstörningarna i dag är att järnvägskostymen är alltför liten och sliten. Genom att bygga nya banor, som avlastar de nuvarande kan punktligheten öka.”**

det är inte bara det långväga resandet som gynnas, utan även pendlingen mellan mindre kommuner såsom mellan Ulricehamn och Borås och Tranås- Jönköping.

Genom att flytta över snabba persontåg från dagens stambanor till de nya banorna ökar den totala tågkapaciteten inte till det dubbla utan betydligt mer. Detta beror på att snabba tåg inte längre bromsas av långsammare tåg. Därför kan man köra fler tåg per timme när de körs i väsentligen samma hastighet. Man kan köra 15 tåg i timmen i vardera riktningen, vilket ju ökar kapaciteten betydligt.

Motionärerna anser att nya höghastighetsbanor tränger undan viktiga satsningar på arbetspendling och godstrafik. Men de behöver inte oroas. Man kan

nämligen köra 2-3 gånger fler godståg dag tid på befintliga banor när de snabba persontågen får egen bana. Detta är i linje med vad motionärerna önskar. Snabba storregionala pendeltåg har väsentligen samma hastighet som de långväga tågen och kan därför trafikera de nya banorna utan konflikt. Dagens pendeltåg med täta uppehåll kan samsas med godstågen på befintliga banor.

Man talar ofta om att det är viktigare att våra existerande järnvägar fungerar bättre än att vi får nya banor. – Men orsaken till trafikstörningarna i dag är att järnvägskostymen är alltför liten och sliten. Genom att bygga nya banor, som avlastar de nuvarande kan punktligheten öka. Om vi ska följa EU:s planer att överföra trafik till järnvägen ska vi både underhålla och bygga nytt.

Det är något anmärkningsvärt att partier som vill framstå som framtidsinriktade motsätter sig den utveckling av järnvägstrafiken som sker i stort antal länder världen över. Vill inte våra högerpartier utvecklas i samma riktning som övriga EU?

Ulf Flodin  
ordförande

# Nyheter

## Nya utskottsledamöter i riksdagen

Riksdagsval betyder även nya utskottsledamöter i riksdagen. Som så många andra utskott har även trafikutskottet fått nya ledamöter. Ny ordförande i utskottet är Ulrika Heie (C) och vice ordförande Thomas Morell (SD). Utöver presidiet består utskottet av femton ledamöter, fem socialdemokrater, fem moderater, samt en ledamot var från V, MP, L, KD och SD.

## Amsterdam snart lite närmare

Förbindelserna mellan Tyskland och Nederländerna är inte de bästa mellan två europeiska länder. Medan Nederländerna har byggt en höghastighetsbana från Amsterdam söderut mot Bryssel har tanken på en höghastighetsbana österut stannat på planeringsstadiet. Resultatet är att tågen till Tyskland går på vanliga spår i Nederländerna, vilka sällan tillåter mer än 140 km/h, och att det tar över 6 timmar att åka mellan Berlin och Amsterdam. Delvis på grund av ett längre stopp vid gränsen för byte av lok.

Men nu ska det i alla fall bli lite ändring på det då de nuvarande loken ska ersättas av nya lok som kan köra i både Tyskland och Nederländerna från tidtabellsskiftet i december 2022. Nästa år ska sträckan få ytterligare en uppgradering då nya ICE-L-tåg ska sättas in vilket ska få ner restiden till 5 timmar och 50 minuter. För den som är nyfiken på de tågen står det mer på sidan 8. Men detta är inte bara något som kommer att vara till glädje för den som reser mellan Berlin och Amsterdam, det kommer även att korta restiderna mellan Hamburg och Amsterdam och därmed även underlätta för resande mellan Amsterdam och Skandinavien.

## Extra semester om du tar tåget

Att det tar längre att åka tåg ut i Europa är något som får många att välja flyget, trots miljöeffekterna. För att ändra på det inför nu de kommunala fastighetsbolagen Strängnäs Bostads AB och Strängnäs

Fastighets AB något de kallar klimatledighet. Från och med nästa år får alla anställda en extra semesterdag om väljer att ta tåget istället för flyget på en resa längre än 75 mil.

## Konvertering av spårvidd i Spanien.

På många håll i Europa kan det vara svårt att korsa gränser med tåg, och en av de mer krångliga gränskorsningarna är mellan Frankrike och Spanien. Förutom Pyrenéerna som gör gränsen svårare att korsa av geografiska skäl finns det också en spårviddsskillnad då Frankrike har normalspår medan Spanien byggde sitt järnvägsnät med bredspår. Det spanska höghastighetsnätet har dock byggts med normalspår och det finns idag en normalspårig höghastighetsbana som korsar gränsen i en tunnel inte långt från medelhavskusten. Men nu har ett steg tagits mot ytterligare en normalspårig bana över gränsen. Infrastrukturförvaltaren Adif har uppdragit åt en underleverantör att utreda en konvertering av den 14 mil långa sträckan mellan Huesca och Canfranc till normalspår. Huesca, nordöst om Zaragoza, är redan idag förbunden med det spanska normalspårsnätet, och från Canfranc behöver spåret över gränsen till Bedous i Frankrike återuppbyggas, en sträcka på cirka 3 mil fågelvägen. Men om det blir verklighet skulle det vara ett stort steg framåt för förbindelserna mellan Spanien och Frankrike.

## Paus i tågtrafiken till Lycksele

Tågtrafiken mellan Umeå och Lycksele kommer att ersättas med buss på den oelektrifierade sträckan mellan Hällnäs och Lycksele. På grund av problem med den motorvagn som används i trafiken kombinerat med höga dieselpriser kommer linjen att kortas av för att kunna köras med eldrivna motorvagnar istället. Officiellt är inte linjen nedlagd utan trafiken kan enligt uppgift komma att återupptas när sträckan har blivit elektrifierad. I nationella planen finns dock inte elektrifiering av sträckan med, så när det kan ske är oklart.

## Ådalsbanan återöppnad

Måndagen 10 oktober öppnade Ådalsbanan mellan Långsele och Västeråsby på Botniabanan igen efter att ha varit stängd i 10 veckor för spårbyte. 46 kilometer spår har bytts på sträckan vilket är ett stort lyft för banan. Bland annat innebär det att hastigheten kan höjas från dagens 40 km/h till 80 km/h, och persontrafik på banan känns inte lika avlägsen längre. Några direkta planer på persontrafik finns inte för närvarande, men något som har diskuterats länge är en Norrtågslinje från Östersund till Umeå via Bräcke-Långsele-Sollefteå-Västeråsby-Örnsköldsvik. En linje som förhoppningsvis är ett steg närmare verklighet nu.

## Folkomröstning om spårväg i Uppsala

I många kommuner kan det finnas ostridda frågor som gör det svårt att få ihop majoritetsstyren. En sådan fråga i Uppsala är spårvägsbygget där det finns olika åsikter bland partierna i kommunfullmäktige om det är ett bra projekt eller inte. Efter valet blev det ingen tydlig majoritet men nu står det klart att kommunen kommer att styras av S, V och MP, tre partier som alla är för spårvägen. För att få ihop en majoritet har de tagit stöd av det lokala partiet Utvecklingspartiet demokraterna, ett lokalt parti som grundades under senaste mandatperioden av en utesluten före detta centerpartist. Och ett parti som är mot att bygga spårväg i Uppsala. Resultatet av det samarbetet blev en kompromiss där det kommer att hållas en folkomröstning om projektet i kommunen.

## €9-biljetten får en efterföljare

Huruvida sommarens €9-biljett i den tyska lokaltrafiken ska få en fortsättning har debatterats ivrigt, och nu har det fattats ett beslut. Den oerhört prisvärda sommarbiljetten kommer att ersättas med en månadsbiljett för €49 har den federala regeringen och delstaterna kommit överens om. Målet är att biljetten ska gå att köpa från 1 januari 2023 men flera praktiska detaljer återstår att lösa.



Foto: Thor Brodreskit  
Vys nya nattågsstolar när de visades upp för pressen på centralstationen i Bergen.

## VY inför nytt nattågskoncept

Nattåg har traditionellt inneburit sovvagnar och liggvagnar med kupéer innehållande mellan två och sex bäddar, kombinerat med traditionella sittvagnar för den som vill ha ett billigare alternativ. För den som har varit ute efter ett mellanalternativ har det varit få bolag som erbjudit något.

Nya trender inom resandet har dock börjat ge effekt, i senaste numret kunde vi presentera ÖBB:s nya Nightjettåg och nu är det Vy som erbjuder ett nytt alternativ för de som vill ta nattåg på Bergensbanan.

Från och med tidtabellskiftet i december kommer det gå att boka liggstolar, liknande de som många flygbolag erbjuder i business class på interkontinentala rutter.

Den som bokar *PlusNatt* kommer att få ett individuellt säte i som går att fälla ut till en horisontell liggplats, till sätet hör ett litet bord, en läslampa och ett USB-uttag. I biljetten ingår också ett *nattkomfortpaket* innehållande täcke, kudde, öronproppar och en mask. Vagnen kommer även att befinna sig i en änden av tåget för att ge passagerarna en lugn resa.

## Varbergstunneln blir dyrare

Kostnaden för att bygga en dubbelspårstunneln under Varberg har ökat enligt Trafikverket. Som en följd av ökade priser i omvärlden kombinerat med geotekniska svårigheter har totalkostnaden för projektet justerats uppåt med 900 miljoner kronor. Det kommer dock inte påverka tidsplanen utan tunneln beräknas fortfarande öppna i december 2024.

## Ett steg närmare bättre biljettregler?

I en intervju med en nederländsk radio-kanal sa Frans Timmermans, vice ordförande i EU-kommissionen med ansvar för miljö, att det måste gå att boka genomgående tågbiljetter i Europa. Och att om tågbolagen inte löser det själva kommer EU att tvinga dem till det genom lagstiftning. Exakt hur det skulle gå till återstår att se men det finns exempel på att hot om lagstiftning från EU har varit tillräckligt för att få företag att agera.

## Fortsatt utredning av trafiken till Oslo?

Den gemensamma utredning av trafiken mellan Stockholm och Oslo som Trafikverket och Jernbanedirektoratet tillsammans presenterat har kommit fram till att de vill fortsätta utreda frågan. Utredningen har tittat på en ny gränsbana mellan Arvika och Oslo, antingen ett nordligt alternativ mellan Arvika och Lilleström, eller ett sydligt alternativ mellan Arvika och Ski. En ny gränsbana beräknas korta restiden mellan Stockholm och Oslo till cirka 4 timmar, beroende på hur många stopp som görs på vägen och lite på vilket alternativ som väljs.

## Kaos när SJ släppte julbiljetter

Det sägs att den som väntar på något gott inte väntar för länge, men det var nog många som gärna hade sett att SJ hade släppt biljetter till efter tidtabellsskiftet något tidigare. Och när biljetterna väl släpptes vid midnatt natten till 9 november var det som om de hade släppt populära konsertbiljetter. Systemet kraschade och många resenärer lyckades inte köpa biljetter, eller fick se de gå upp kraftigt i pris. Dagen efter meddelade också SJ att de som köpt resor under de två första dagarna kunde få pengar tillbaka om de hade betalat mer än en viss summa för biljetterna.

# Ny regering, ny transportpolitik?



Andreas Carlson (KD), infrastruktur- och bostadsminister

Det var en spännande valnatt, prognoserna hade visat på ett jämnt val och det visade sig stämma. När rösträkningen var klar visade det sig att de fyra partier som sagt sig stödja en regering ledd av Ulf Kristersson hade fått en majoritet i riksdagen med 176 ledamöter mot övriga partiernas 173. Vilket också ledde till att Kristersson blev vald till statsminister efter att ha gjort en överenskommelse med Sverigedemokraterna, Kristdemokraterna och Liberalerna. En ny regering brukar betyda ny politik, så även på infrastrukturområdet.

Det första som syntes var att samma dag som den nyvalda riksdagens samlades för första gången lämnade de fyra partierna in en gemensam motion om att säga nej till att bygga höghastighetsjärnväg. En motion som väckte stor uppmärksamhet i de delar av landet där de nya stambanorna planeras. Exakt vad motionen innebär är dock oklart och de fyra partierna verkade inte heller vara helt överens om det. En av ledamöterna bakom motionen, Helena Gellerman (L), uttala-

de sig samma dag att det är tydligt. ”Alla planer, inklusive Ostlänken, stoppas och en ny kapacitetsutredning ska titta på hur man sen ska gå vidare”, sa hon till Norrköpings tidningar. Samtidigt som Maria Stockhaus (M), en annan av motionärerna, kom med andra besked. ”– Det finns dock inte några planer på att stoppa Ostlänken.” sa i Stockhaus till SVT Öst, och till Östgöta Correspondenten sa hon ”– Vi har hela tiden sagt att Ostlänken kommit väldigt långt. Dessutom har man ändrat inriktning när man projekterat den – dragit ner hastigheten och fokuserat på arbetspendling, precis det vi tycker att man borde göra.”

Dagen efter ändrade sig även Gellerman och meddelade att motionen inte skulle stoppa bygget av Ostlänken. Dock är fortfarande inte helt klart om bygget kommer att påverkas på något sätt eller om det kommer att fortsätta som planerat. De fyra partierna har i flera sammanhang sagt att fokus ska vara mer på arbetspendling, men utan att precisera vad det i praktiken innebär.

Förhandlingarna mellan de fyra partierna kunde presenteras på en presskonferens 14 oktober, då vi fick bekanta oss med det så kallade Tidöavtalet, ett dokument om vad som ska göras under mandatperioden. Dokumentet innehåller dock väldigt lite om infrastruktur och i princip inget om järnväg, det som nämns är utbyggnad av laddinfrastruktur samt infrastruktur för elektrifierade tunga transporter. Samt att Bromma flygplats ska finnas kvar. Utöver det finns det inga ledtrådar om hur regeringsskiftet kommer att påverka järnvägen.

Regeringsförklaringen var inte heller särskilt tydlig när det gäller framtiden för järnvägen, även om den faktiskt nämndes på ett ställe. ”Behoven inom den svenska infrastrukturen är stora och underhållet är eftersatt. Satsningar på järnvägen ska i första hand underlätta för arbetspendling och godstrafik, som stärker jobb och tillväxt.” sade Kristersson utan att precisera närmare vad det skulle innebära. Något mer än dessa två meningar fick vi inte heller höra. Vi fick i alla fall veta att Andreas Carlson (KD) får ansvar för frågorna i regeringen, i egenskap av infrastruktur- och bostadsminister på infrastrukturdepartementet. Statssekreterare hos Carlson är Johan Davidson som sedan 2017 har varit chefsekonom på Svensk Handel.

Den snällaste tolkningen av tystnaden kring järnvägen är nog att det inte är en fråga som regeringen prioriterar. I vår granskning innan valet var de fyra partierna som utgör regeringsunderlaget inte de mest järnvägsvänliga partierna.

Jonas Boström

# Portugal satsar på höghastighetståg

På en presskonferens i slutet av september meddelade den portugisiska premiärministern António Costa hur landet ska satsa på höghastighetståg. Medan grannlandet Spanien har byggt hundratals mil med höghastighetsbanor har Portugal inte gjort sig känt som ett land som legat i framkanten när det gäller järnvägstrafik. Nu ska det dock bli ändring på det med satsning på i första hand en höghastighetsbana mellan Lissabon och Porto, landets två största städer.

Planerna är inte nya; redan 2005 beslutade den dåvarande regeringen om en satsning på snabbare tåg i Portugal. Dels en höghastighetsbana mellan Lissabon och Porto byggd för 300 km/h, dels två gränsöverskridande banor till Spanien, varav en skulle koppla ihop Lissabon med Madrid och den andra skulle gå från Porto till Vigo. Men på grund av finanskrisen i början av 10-talet som drabbade Portugal hårt skrotades planerna. Inte permanent visade det sig, för 2020 meddelade regeringen är de tillbaka. Och nu kan de presentera en mer detaljerad plan.

Comboios de Portugal, CP, de portugisiska järnvägarna, trafikerar idag Lissabon-Porto med flaggskeppet Alfa Pendular. Ett lutande tåg med en topphastighet på 220 km/h som avverkar den drygt 30 mil långa sträckan på under tre timmar med tre uppehåll på vägen. En restid som kommer kortas till 1 timme och 15 minuter efter 2030 enligt planen.

Den nya banan ska byggas i tre etapper. Etapp ett är den nordligaste delen, 14 mil mellan Porto och Soure, söder om Coimbra. Bygget av den etappen är budgeterat till 2,95 miljarder euro och byggstart kommer att ske 2024. Om allt går som planerat kommer banan att öppnas 2028 och korta restiden mellan Lissabon och Porto till 1 timme och 59 minuter. Den andra etappen är från Soure till Carregado inte långt från Lissabon och beräknas stå färdig 2030. Den sista etappen är en höghastighetsbana mellan Carregado



Alfa Pendular, CP:s snabbtåg.

och Lissabon och någon tidsplan för den finns inte angiven utöver att den ska byggas efter 2030. Den etappen beräknas dock bara spara fyra minuter restid. Totalt beräknas hela banan kosta 4,5 miljarder euro och EU kommer att finansiera delar av projektet.

Rent tekniskt kommer banan att byggas med portugisisk standard, vilket betyder iberiskt bredspar, 1668 mm, och elektrifiering med 25 kV. Till en början kommer maxhastigheten att vara 250 km/h, men banan kommer att förberedas för en framtida uppgradering till 300 km/h och normalspår. Det senare vore utan tvekan ett stort steg framåt för Portugal; att Porto och Lissabon blir anslutna till det europeiska normalspårsnätet gör det möjligt med direkttåg mellan Portugal och Frankrike, även om det även kräver en del uppdateringar i Spanien.

Någon tidsplan för en uppdatering har vad redaktionen vet inte annonserats. Men det är nog inte en allt för långsökt gissning att anta att konvertering till normalspår inte blir aktuellt förrän efter 2030 när banan når hela vägen till Lissabon, samt att en höjning av hastigheten

nog inte kommer att ske förrän CP ska få tåg som klarar högre hastigheter än 220 km/h levererade. När så kan ske är även det oklart då de inte har beställt några nya tåg, men enligt vad som har annonserats tidigare har regeringen avsatt 650 miljoner euro för inköp av 12 höghastighetståg för trafiken, och planen då var att de första skulle tas i trafik 2029.

Men det är inte bara mellan Lissabon och Porto som det kommer att hända saker, planer finns även på en höghastighetsbana från Braga norr om Porto till Valença vid gränsen mot Spanien. Ett projekt som dock är beroende av en motsvarande satsning i Spanien på en bana mellan Vigo och gränsen. Skulle de bli verklighet skulle det dock innebära att restid mellan Porto och Vigo på en timme, att jämföra med drygt två timmar och tjugo minuter i dagsläget.

Överlag en väldigt imponerande satsning av ett land som befolkningsmässigt är ganska exakt lika stort som Sverige, och som inte heller är ett transitland.

Jonas Boström

# ICE L, DB:s nya tåg

Foto (samtliga): Oliver Lang /Deutsche Bahn AG

Kanske undrar några om redaktionen är besatt av att presentera nya tåg, vilket nog kan vara en befogad fråga då de senaste numren har innehållit presentationen av olika varianter av nya tåg. Så är dock inte fallet, men det finns ett klart nyhetsvärde i att visa vad som kommer att hända på järnvägen och speciellt med sådant som påverkar svenska resenärer.

Nu är det så dags att presentera nästa nya tåg, DB:s nyaste snabbtåg ICE L, som bland annat ska användas mellan Berlin och Amsterdam. 2019 meddelade DB att de hade skrivit på ett kontrakt med den

spanska tillverkaren Talgo om att leverera 23 tåg för användning i fjärrtrafiken, tåg som hade arbetsnamnet ECx. Tågen kommer på karaktäristiskt Talgovis bestå av korta vagnar med enkelaxliga boggiar mellan varje vagn. Totalt 17 vagnar i varje tåg, vilket ger en total längd på 255 m.

På järnvägmässan Innotrans i Berlin i höst kunde DB så visa upp den första vagnen, och avslöja att tågen kommer att marknadsföras som ICE L. Med en topphastighet på 230 km/h är de dock rätt långsamma för att vara ICE-tåg, även om det räcker ganska långt för de sträckor de

tänkt användas på och är en stor förbättring jämfört med de intercitytåg som de ska ersätta.

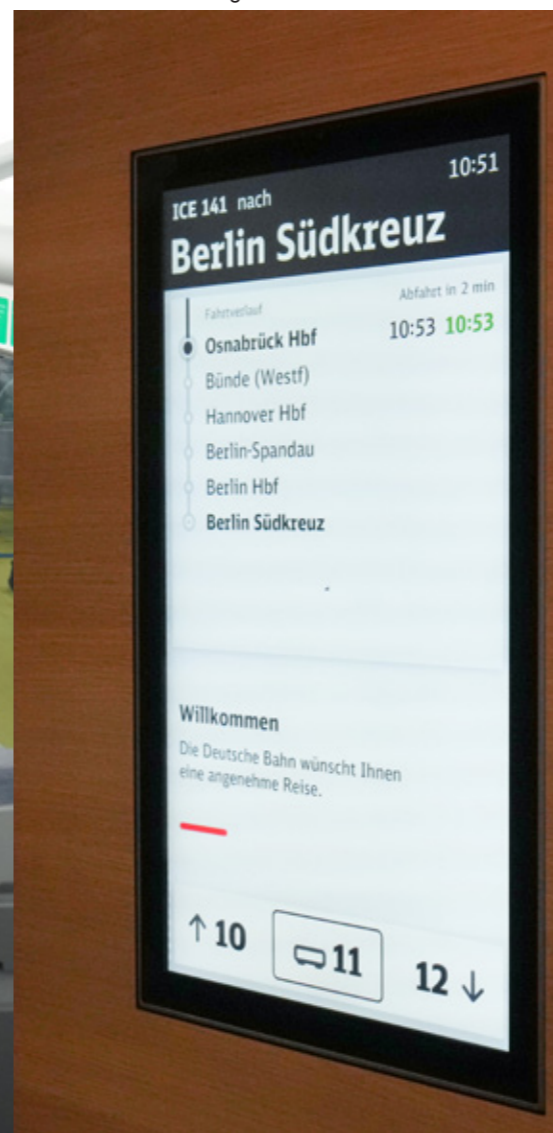
Totalt kommer de nya tågen att plats för 562 passagerare och upp till åtta cyklar. Det kommer även att finnas en restaurangvagn ombord. DB planerar att förutom i tågen till Amsterdam använda dem sommartid i tågen från Berlin, Köln och Karlsruhe till den populära sommardestinationen Sylt, samt vintertid i tåg mellan Köln och Oberstdorf.

Interiören i nya ICE L



På utsidan kommer ICE-L precis som andra ICE-tåg att vara vita med en röd rand.

Informationstavla i vagnen.



Stolarna är försedda med hållare för surfplatta.



## Fortsatta problem för Mälartåg



Frustrerade pendlare har gett bolaget öknamn. (Bilden är ett montage.)

Foto och montage: Jonas Boström

Sedan MTR tog över ansvaret att köra Mälartågstrafiken från SJ förra året har det inte gått särskilt bra, vilket vi tidigare har rapporterat om. Vilket också var ett ämne för en diskussion på föreningens årsmöte i våras. Inte mycket verkar ha hänt sedan dess tyvärr för trafiken dras fortfarande med problem.

### Minskad trafik i 2023

Som ett sätt att förbättra trafiken planerar MTR Mälartåg att ställa in ett antal avgångar med start 2023 för att minska risken att avgångar ställs in oplanerat. ”En minskad trafik skulle göra att färre avgångar behöver ställas in vilket gör trafiken mer förutsägbar” sa bolagets dåvarande vd Frida Ukmar till P4 Uppland i oktober. Vilket om att bli ett av de sista uttalanden hon gjorde i den rollen, då hon en dryg vecka senare valde att lämna posten.

Till ny VD utsågs Joakim Sundh som sedan tidigare även är VD för MTR Pendeltågen. ”Resenärerna i Mälardalen är värda en riktigt bra tågtrafik som de kan lita på och det är något vi ska leverera”, säger Joakim Sundh i ett pressmeddelande, samtidigt som ett antal åtgärder för att lösa problemen aviserades. En av de fyra åtgärderna som presenterades var ”Ta fram en tidtabell för 2023 som resenärerna kan lita på”. Vilket är ett finare sätt att säga att de ska dra ner på trafiken. Från och med tidtabellsskiftet kommer det att ske neddragningar på trafiken på Mälartågs alla linjer. I alla fall jämfört med de

avgångar som finns med i tidtabellen under 2022, det är osäkert om det är en neddragning jämfört med de tåg som faktiskt körts under 2022.

### UL sätter in extrabussar

Att Upptåget blivit en del av Mälartåg har inneburit stora prövningar för resenärerna då trafiken har gått från att vara fungerande tågtrafik till att drabbas av Mälartågs problem med icke-fungerande trafik. För att lindra konsekvenserna kör UL insatstrafik med bussar från 26 september fram till tidtabellskiftet i december. Trafiken består av två linjer, Uppsala-Västerås och Uppsala-Morgongåva-Heby-Sala, med vardera tre avgångar på morgonen och tre på eftermiddagen i varje riktning. Ur ett resenärsperspektiv en klar förbättring jämfört med inställda tåg, samtidigt som det innebär längre restider. Speciellt mellan Uppsala och Sala som tar 1 timme och 10-15 minuter med buss, en sträcka

En busshållplats som har blivit flitigt använd.



tåget kör på 40 minuter. Resenärer mellan Uppsala och Tierp drabbas också av neddragningarna i trafiken. I våras, när trafiken fortfarande bedrevs av UL, gick det två tåg i timmen mellan Uppsala och Tierp. Trafik som MTR nu har minskat in på och nu går endast ett tåg i timmen utanför rusningstrafiken. UL har reagerat starkt på neddragningen av trafiken och är inte nöjda med hur MTR sköter trafiken.

– Vi är mycket bekymrade över att MTR inte lyckas leva upp till sitt avtal med Mälardalstrafik även under 2023, säger Johan Örjes (C), ordförande i trafik- och samhällsutvecklingsnämnden i ett pressmeddelande. Några extra bussar för att ersätta de inställda avgångarna på sträckan går inte, utan resenärer får förlita sig på UL:s ordinarie linjer på sträckan. Men i samma pressmeddelande nämner UL att de se över om det är möjligt att sätta in insatstrafik på de sträckor som drabbas särskilt hårt av färre tågavgångar.

Mälartågs start har inte varit lyckat, och många pendlare är oerhört frustrerade, något som inte är svårt att förstå. Att dra ner på trafiken så att man faktiskt klarar av att köra de avgångar som finns i tidtabellen är kanske rätt väg att gå för att lösa de akuta problemen. Men det kommer att krävas mycket arbete om de ska återfå resenärernas förtroende.

Jonas Boström

## Triangelresa i Östergötland

Föreningens lokalavdelning öst genomförde en studieresa med tre olika tåg för att gemensamt se och diskutera upprustningen längs Tjustbanan med en ny parallellväg för att eliminera fyra trafikfarliga väggörningar söder om Falerum.

Vi gjorde en triangelresa medsols lördagen 17 september:

Från Linköping 12.07  
ankomst Västervik 13.50  
Från Västervik 15.12

ankomst Hulfsfred 16.57  
Från Hulfsfred 18.05  
ankomst Linköping 19.41

Total restid inklusive lunch i Västervik blev 7.34

Smalspårs rälbus på treskenspåret i Västervik.



Foto: Bengt Walla

Resans andra etapp med smalspåret var mer av en nöjesresa med medlemsvårdande funktion. Tjustbygdens Järnvägsförening kör tåget Västervik-Hulfsfred och berättar engagerat om banan, tåget och stationerna. Mot slutet av resan passerar vi en mosse med nedsatt hastighet.

Väl framme i Hulfsfred fick vi tålmodigt invänta Krösätåget åter mot Linköping. Det gav oss en intressant inblick i problemen med att lösa biljett över länsgränsen. Trafikverket har Regeringens uppdrag att föreslå ett gränsöverskridande biljettsystem inom Sverige. Nästa utmaning blir en europabiljett.

Även längs Stångådalsbanan finns ungefär en oskyddad plankorsning per km. Om varje korsning kostar omkring fem miljoner att åtgärda med bommar, undergång, övergång på bro eller parallellväg, så inser vi att anslagna extrapengar bara räcker till var femte plankorsning. Därför försöker vi hitta billigare skyddsfunktioner för att anslagna medel ska räcka till fler korsningar. Norr om Kisa passerar vi en av många olycksorsningar som fått siktröjning efter en dödsolycka men ännu inga bommar på plats.

Vi kan summera en lärorik studieresa med nöjda resenärer. Tyvärr hade flera av våra medlemmar förhinder just den här dagen, så det är inte omöjligt att vi kan göra om samma triangelresa nästa sommar för att se vad som då återstår att åtgärda.

Bengt Walla  
ordf. lokalavdelning Öst.

# Att göra sig av med diesel, hur järnvägen blir mer miljövänlig.

En av järnvägens stora fördelar är att stålhjul mot stålrel innebär ett väldigt lågt rullmotstånd, vilket leder till att det krävs väldigt lite energi för att driva ett tåg framåt. Speciellt jämfört med gummihjul på asfalt. Då många tåg, speciellt i Väst-europa, dessutom är eldrivna innebär det att järnvägens klimatpåverkan är så gott som försumbar. I alla fall i länder med låg andel fossilkraft i elnätet. Men det finns också tåg som drivs av diesel. Även i de fallen är tåget oftast ett bättre alternativ miljömässigt, även om dess miljöfördel lika tydlig. Men det finns alternativ, här tittar vi närmare på ett par sätt minska järnvägens miljöpåverkan.

Järnvägens stora fördel är lågt rullmotstånd och därmed låg energiförbrukning. Men tyvärr är många tåg runtomkring i världen fortfarande dieseldrivna, vilket inte är så bra ur miljösynpunkt.

## Elektrifiera

Det uppenbara svaret på hur man blir av med dieseltåg är att elektrifiera banorna. Speciellt om det är banor med mycket godstrafik, för tunga godståg är situationen en helt annan än för lätta persontåg när det gäller att ersätta diesel. En annan faktor som talar för elektrifiering är om det är intensiv trafik med persontåg eller om det är längre sträckor. Då kan kostnaden för att elektrifiera snabbt betala sig. Men uppdelningen av den europeiska järnvägen i infrastrukturförvaltningen och trafik har minskat incitamenten för elektrifiering. Järnvägsbolagen kan inte lägga pengar på elektrifiering och infra-

strukturförvaltarna får inte nyttan av att sätta upp kontaktledning, så det krävs oftast politiska beslut om elektrifiering.

Elektrifiering är också den lösning som Danmark har fastnat för. För inte så länge sedan var nästan alla danska persontåg dieseldrivna, de enda elektrifierade sträckorna var ett antal förortslinjer runt Köpenhamn samt vad som de facto var en transitlinje mellan Sverige och Tyskland. Men problemen med de nya IC4-tågen ledde till diskussioner om att elektrifiera mer för att kunna köpa standardtåg från de stora tillverkarna, vilket till slut blev verklighet och arbetet pågår för fullt.

Foto: The Basingstoker, CC-BY-SA



Illustration av de nya batteritåg som Midtjyske Jernbaner har beställt. Det första av de sju beställda tågen beräknas ta i trafik 2024. Tågen rymmer 120 passagerare, har en maxhastighet på 140 km/h och en räckvidd på 80 km i batteridrift. De kan laddas under kontaktledning och genom bromsenergi.

Tittar man sig omkring i världen finns det också många fler elektrifieringsprojekt runt omkring i världen. I Sverige är det dock ont om planerad elektrifiering, även om det finns ett par projekt med i nationella planen. Denna artikel är dock tänkt att främst fokusera på hur järnvägen kan bli fossilfri, även på banor som saknar elektrifiering, eftersom det är det som järnvägsbolagen kan påverka när infrastrukturförvaltaren inte har planer på elektrifiering.

## Biobränslen

Då den europeiska järnvägen är uppdelad i infrastrukturförvaltare och operatörer är elektrifiering inte alltid ett alternativ för de som kör tågen, de får helt enkelt anpassa sig till den infrastruktur som finns. Är banan inte elektrifierad får tågen ta med sig en energikälla ombord. Historiskt har det ofta varit diesel, men på senare tid har HVO, biodiesel, dykt upp som ett alternativ. HVO, som kemiskt är väldigt likt fossil diesel, är det enklaste då det för det mesta går att tanka i som vanlig diesel utan att behöva modifiera fordonet på något sätt. Men det finns även många andra varianter på biobränslen. Och inte bara flytande bränslen. Många är de bussar som drivs på biogas i Sverige och försök har även gjorts med biogasdrivna tåg. Mer om det, rälsbussen Amanda, senare i artikeln.

## Hybridtåg

Något etablerat svenskt begrepp verkar inte finnas, så i denna artikel använder vi begreppet hybridtåg. Bimodala tåg är också en term som används ibland. Med det avses i alla fall tåg som kan drivas antingen på diesel eller el. Egentligen en ganska enkel konstruktion då många moderna motorvagnar går att beställa antingen i dieselversion eller elektrisk version. Genom att kombinera dem har tillverkarna kunnat leverera motorvagnar

Brittiskt hybridtåg på väg mot Leeds på en oelektrifierad sträcka. Den skarpögde kan se en nedfäld strömvtagare som används när tåget kör under kontaktledning.



där föraren kan välja om banmotorerna, de elmotorer som driver hjulen, ska få ström från kontaktledningen eller från dieselgeneratorer. Tågen blir lite dyrare, och kräver lite mer underhåll. Men kan i längden spara pengar åt operatörer då dieselförbrukningen minskar. Den här typen av fordon har funnits ett tag och har blivit populära i främst Storbritannien som har väldigt många oelektrifierade banor, men dessa fordon har gjort att tågen kan köra på el på stambanorna och sedan fortsätta på diesel på mindre banor.

## Batterier

På senare år har antalet elbilar ökat rekordartat, både utbudet och försäljningen. Något som har drivit på batteriutvecklingen kraftigt och fått effekt även utanför personbilssektorn, däribland även järnvägssektorn. Flera tillverkare erbjuder nu batterimotorvagnar av olika typer. Vilket egentligen inte är något nytt, redan i slutet på 1800-talet experimenterade flera tillverkare med batteridrift. En teknik som utvecklades och i början på 1900-talet togs batterimotorvagnar i drift i många länder. Fram till 1995 gick det batteridrivna rälsbussar i Tyskland på mindre banor, som var väldigt populära bland resenärerna. Inte minst då de var tysta och inte gav ifrån sig några avgaser. Sen var det ont om batteritåg ett tag, fram till för några år sedan när elbilsboomen tog fart. Precis som för elbilar är räckvidden ett problem för batteritåg, men de har fördelen att de inte kräver någon speciell infrastruktur då de kan ladda batterierna



SJ Norge Type 76 på Stjørdal station norr om Trondheim. Ett hybridtåg som kan drivas på både el och diesel och gör det möjligt med fler direktförbindelser utan att behöva köra dieseltåg på elektrifierade banor. .

från kontaktledningen. Dessutom ökar räckvidden precis som för elbilar. Schweiziska Stadler erbjuder sin motorvagnsserie Flirt med batterier och en räckvidd på 15 mil. Under en testkörning i Tyskland i december 2021 satte även Stadler rekord när en av deras Flirt lyckades köra 224 km på en laddning

Batteritågens relativa enkelhet har även gjort dem populära, de första Flirt i batteriversion har nyligen levererats för regionaltrafiken i Schleswig-Holstein. Nyligen kunde vi även berätta att Midtjyske jernbaner i Danmark har beställt batteritåg för att ersätta dagens dieseldrivna tåg. Och det är bara två exempel, många andra järnvägsbolag runt om i Europa har beställt eller begärt in offerter på batteritåg.

## Vätgas

Utifrån vad som är på dagordningen i den politiska debatten skulle man kunna tro att vätgas är nyckeln till det fossilfria samhället. Det är lösningen till att lagra energi från vindkraftverk och för att driva det ena och det andra. Och vätgas har många fördelar för järnvägstrafik, det är relativt lätt att lagra i stora mängder så fordonen kan få lång räckvidd. Med bränsleceller blir de dessutom i praktiken utsläppsfria då allt som kommer ut

avgasröret är vatten. Men samtidigt finns det även stora nackdelar, och det är svårt att komma ifrån att det idag saknas infrastruktur för vätgasdistribution. Vilket ska jämföras med elnätet som är välutbyggt över stora delar av landet. Att tillverka vätgas genom elektrolys och sedan omvandla den till elektricitet i en bränslecell är en process med väldigt låg verkningsgrad. Men där räckvidden behövs och där det inte är motiverat att elektrifiera banan är vätgas svårslaget. Stadlers rekord för batterifordon är inte särskilt imponerande om man jämför med vad vätgasfordon klarar av, 15 september i år testade Alstom räckvidden på en tank för en av sina vätgasmotorvagnar och den klarade av att köra 117,5 mil på en tank.

Alternativen är flera, dessutom går de att kombinera. Stadler bygger ”trimodala” motorvagnar till Wales som kan köras på antingen kontaktledning, el från batterier eller dieselmotorer. Dieselmotorer som sannolikt också går att köra på HVO. Att tänka sig andra kombinationer är inte heller omöjligt. Vid teknikskiften är det ovanligt att höra röster propagera för att deras favoritlösning är den bästa och det som kommer att lösa alla problem. Men det är viktigt att komma ihåg att detta inte är ett formatkrig mellan olika standarder och det kommer troligen inte finnas en

lösning, utan ibland kommer vissa tekniker passa bättre och i vissa fall kommer andra tekniker vara det bästa.

## Rälsbussen Amanda

Att försöka ersätta diesel med icke-fossila drivmedel är inget nytt, det har gjorts förr. 2005 köpte Tekniska verken i Linköping rälsbussen Y1 1334 med syfte att bygga om den från dieseldrift till biogasdrift. Rälsbussen fick två nya gasmotorer från Volvo på 210 kW var, tolv gastankar på totalt drygt 2,5 m<sup>3</sup> vilket gav tåget en räckvidd på över 60 mil. Dessutom rustades interiören upp och den lackades om. Totalt kostade ombyggnaden omkring 7 miljoner kronor och rälsbussen fick efter ombyggnaden namnet Amanda.

Rälsbussen användes sedan i trafiken mellan Linköping och Västervik under fyra år, tills den ersattes av andra fordon. Enligt dåvarande chefen för Östgötatrafikens tågavdelning krävdes ett antal åtgärder för att kunna fortsätta trafiken, bland annat behövde den bristande tillgängligheten åtgärdas. Någon ny karriär blev det inte heller, den hamnade på Inlandsbanan där bristande tillgång på biogas gjorde att den mest stod uppställd. Historien om Amanda slutade rätt oglamouröst i juni 2020 i Östersund när den skrotades och för att bli reservdelsförråd.

## Dagsläget i Sverige

Stora delar av det svenska järnvägsnätet är elektrifierat och i persontrafiken är de flesta tåg eldrivna, även om det finns undantag. Några länstrafiksbolag som kör dieseltåg på oelektrifierade banor, ett par Krösätagslinjer är oelektrifierade, Värmlandstrafik, Västtrafik och Norrtåg har alla varsin linje som körs med dieseltåg. Dessutom finns Inlandsbanan, som är något av ett specialfall. Så hur ser framtiden ut för dem?

Norrtåg har valt den enkla lösningen, att lägga ner trafiken på tvärbanan mellan Umeå och Lycksele i väntan på en framtida elektrifiering och köra bussar istället. Även om det på ett sätt är lätt att förstå deras beslut då trafiken är beroende av en enda motorvagn och Itinotågen har haft problem med tillförlitligheten, är det tråkigt att de inte har tittat på andra alternativ. Umeå-Lycksele är en sträcka där batteritåg skulle lösa problemet, den oelektrifierade sträckan mellan Hällnäs och Lycksele, 56 km, är inte längre än att ett batteritåg kan ta sig till Lycksele och tillbaka, för att sedan ladda batterierna mellan Hällnäs och Umeå. Då batteritåg i grunden är vanliga elmotorvagnar är det även lätt att använda dem i den vanliga trafiken så en kort sträcka blir inte beroende av att en motorvagn fungerar.

Längre söderut kör Västtrafik dieseltåg på Kinnekullebanan och Värmlandstrafik på Fryksdalsbanan. Båda med Itinomotorvagnar som har sina problem. I Västergötland körs det dieseldrivna tåg från Mariestad och Lidköping till Göteborg, en till största delen elektrifierad sträcka. Västtrafik har på grund av det valt att från 2027 lägga ner den direkttrafiken, så i framtiden får resenärerna byta i Herrljunga. Anledningen till det är enligt Västtrafik att det är trångt på spåret på Västra stambanan närmare Göteborg och de vill använda tågäggena för regionaltåg med större kapacitet. Några planer på nya fordon verkar inte finnas, regionens målbild för tågtrafiken 2035, antagen 2013, utgår ifrån att banan då är elektrifierad och därmed inte kräver några speciella fordon. Hur realistiskt det är är svårt att säga, men enligt planen ska banan redan idag vara elektrifierad till Lidköping, och det ska finnas ett triangelspår i Håkantorp. Något som den som tar tåget till Lidköping idag kan se inte är verklighet. Norr



Problem med trafiken mellan Umeå och Lycksele är inget nytt. I februari 2014 såg det ut såhär på informationstavlan på Lycksele station.

om Väneren har Värmlandstrafik ett nät av tågtrafik, bland annat till Torsby på den oelektrifierade Fryksdalsbanan. En sträcka som även den trafikeras med de smått problematiska Itinotågen. Senaste året har Värmlandstrafik som en följd av fordonproblem också haft problem med tillförlitligheten och har fått ställa in avgångar och ersätta dem med buss. Några långsiktiga planer för nya fordon verkar inte finnas, kortsiktigt är dock planen att skaffa fler dieselfordon för att minska risken för inställda tåg. Några beslut finns inte än, men det ryktas om att planen är att hyra tåg från Inlandsbanan. Sist men inte minst har vi Småland och Krösätågen, som trafikerar flera oelektrifierade banor. Både korta linjer, som Nässjö-Eksjö, och långa, som Kalmar-Linköping. I dagsläget används precis som på övriga oelektrifierade banor i landet dieseltåg. Men förra året beslutade de småländska regionerna att köpa in nya fordon till Krösätågstrafiken, inklusive hybridtåg att

använda där det saknas elektrifiering. Det är alltså de enda länstrafiksbolagen som har satsat på nya tåg, och när de levereras kommer det kunna gå genomgående mellan exempelvis Jönköping och Vetlanda som inte behöver bränna diesel på elektrifierade sträckor.

Att inte fler länstrafiksbolag har planer på andra fordon är samtidigt väldigt tråkigt. Att ersätta fullt fungerande dieselfordon innan de har nått sin tekniska livslängd innebär en kostnad som kan vara svårt att motivera. Men med tanke på de problem med tillförlitligheten som dagens dieselmotorvagnar dras med på många håll är det förvånande att inte fler bolag undersöker alternativen.

Jonas Boström

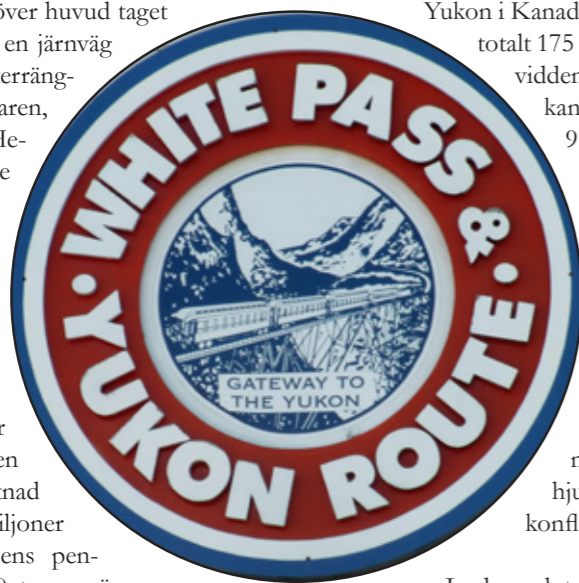
# White Pass & Yukon Route, en resa i Alaska och Kanada



Foto (samtliga): Kurt Karlsson

Byggandet av den smalspåriga järnvägen startade i maj 1898. Det rädde tveksamheter om det över huvud taget gick att bygga en järnväg i den svåra terrängen. Men byggaren, Michael J He-ney, sade, ”Ge mig tillräckligt med dynamit och snus så bygger jag en järnväg till helvetet.”

Drygt två år senare var den klar, till kostnad av totalt tio miljoner dollar i dåtidens penningvärde. 450 ton sprängmedel hade förbrukats. Trettiofem tusen man var involverade i bygget, om än inte samtidigt. Några arbetade bara en dag. Andra längre.



Från början gick järnvägen från Skagway i Alaska till Whitehorse, huvudstaden i Yukon i Kanada. En sträcka på totalt 175 kilometer. Spårvidden är tre amerikanska fot, eller 914 mm i SI-enheter. Bygget av järnvägen gjorde att Whitehorse fick en roll som en på den tiden viktig om- lastningsplats mellan tåg och hjulångare på Yukonfloden.

I dag slutar järnvägen i Carcross, British Columbia, drygt halvvägs från Skagway till Whitehorse. Anledningen till att banan byggdes var guldruschen till Klondike.

I början av 1980-talet rasade priserna på metaller och många gruvor tvingades stänga. White Pass and Yukon Route lade också ner verksamheten 1982. Men järnvägen öppnades igen för trafik 1988 som museijärnväg. I dag rullar tågen från maj till september.

WP&YR har sin ”Depot” i Skagway. Ett litet samhälle med drygt åtta hundra året runt-boende. Namnet kommer från Tlingitfolkets ”Skagua” som betyder ”Platsen där nordanvinden blåser”. Skagway är uppfört i typiskt amerikansk nybyggerstil. Man kände sig nästan förflyttad in i en Western film. Det är inte var dag som man kan gå på trottoarer av trä.

På sommaren lever Skagway på turismen och främst passagerare från kryssningsfartyg. Vid vårt besök låg det också fyra stora kryssare inne. Det är dessa resenärer som också håller i gång järnvägen.

Från början gick järnvägen längs Broadway Street, huvudgatan. Under andra världskriget flyttades den till sitt nuvarande läge utanför samhället. Det hade nog inte fungerat att blanda tåg och bilar på gatan idag.

WP&YR har tjugo diesellok, två ånglok och åttio två personvagnar. Ett av ångloken var i trafik den dagen vi var där. Tyvärr fick vi inte åka med tåget det drog. Vi fick nöja oss med två diesellok. Det gick bra det också. När konduktören vid avgång ropade ”ALL ABOARD”, då kändes det att man hade hamnat i rätt miljö. Vagnarna är namngivna efter sjöar och floder i Alaska, Yukon och British Columbia. De har en medelålder på drygt fyrtio år. Den äldsta, Lake Emerald, tillverkades år 1883 och är fortfarande i daglig trafik. Vagnarna är en blandning av renoverade och nybyggda i samma klassiska stil.

Utanför stationen står den renoverade snöslungan Nr 1 uppställd. Den byggdes 1898 av ett bolag i New Jersey. Slungan



var i tjänst ända fram till 1965. Den skall ha klarat snödrivor på 3,5 meter.

År 1994 fick WP&YR utmärkelsen ”Historic Civil Engineering Landmark”. Den

ärän delar de med bland andra, Eiffeltornet, Frihetsgudinnan och Panamakanalen.

WP&YR marknadsför sig som: ”The scenic railway of the world”. Efter en resa är det bara att hålla med. Järnvägen slingrar sig utmed bergssidorna längs Skagway River. Som högst är banan nästan nio hundra meter över floden med branta stup ner till vattnet. De andra järnvägar som kan tänkas slå dessa naturupplevelser är lätt räknade.

Vi åkte med Holland America line. De är stora på rundresor i Alaska. Rederiet har många alternativ att välja på. Vi valde en två veckors resa. Den började i Vancouver med tre dagars kryssning till Skagway. Därefter WP&YR till Fraser, B.C. Buss på Alaska Highway till Fairbanks. Vidare med Alaska Railroad till Anchorage. Vi gjorde också ett par dagars uppehåll i några nationalparker. Till detta kom en resa med hjulångare. Den här resan kostade oss totalt femton tusen kronor plus flyget.

Kurt Karlsson



# Brittiska järnvägen, från privat till statligt till privat till statligt igen



Foto: SavageKieran, CC-BY-SA

Ett av London North Eastern Railways tåg. Sedan 2018 har det statligt ägda LNER bedrivit trafiken mellan London och Edinburgh samt anslutande sträckor. Men de som har rest länge på sträckan har under åren sett många bolag passera och färgsättningen på tågen variera. På sidan intill syns de bolag som ansvarat för trafiken sedan British Rail avvecklades.

Järnvägen i Storbritannien har haft en brokig historia, den har varit omväxlande i privat och statlig drift och nu är det dags för nästa steg när den ska återförstatligas. Vi tittar närmare på historien, hur det har sett ut och hur det kommer att bli i framtiden i England, Wales och Skottland. Irland och senare Nordirland har inte påverkats av reformerna. Eller i alla fall försöka, att förutspå framtiden i ett land som är inne på sin tredje premiärminister i år är inte det lättaste.

När den moderna järnvägen uppfanns i Storbritannien på 1800-talet var det många som såg potential i det nya transportsättet som var betydligt snabbare än hästar och kanalbåtar. Då det dessutom saknades praxis för hur järnvägar skulle byggas var det inte så konstigt att privata företag kom att dominera

## Sammanläggningen 1923

Många av de privata bolagen var ganska små och för att skapa stordriftfördelar bland annat beslutade parlamentet 1921 att tvinga samman järnvägsbolagen till större bolag. Och 1924 bildades så fyra bolag, *Great Western Railway* (GWR), *Lon-*

*don, Midland and Scottish Railway* (LMS), *London and North Eastern Railway* (LNER) och *Southern Railway* (SR). Fyra bolag som inte någon större utsträckning konkurrerade med varandra, utan de hade de facto monopol i sin del av landet. GWR bedrev trafik från London till Wales och sydvästra England, LMS i Skottland samt mellan London och Skottland längs Englands västkust. LNER trafikerade de linjer i Skottland som inte hörde till LMS, samt mellan Skottland och London längs Englands östkust. Det geografiskt minsta bolaget var SR som körde tåg söder och sydöst om London.

## Förstatligande

Efter andra världskriget var det så dags att reformera järnvägen igen. 1947 röstade parlamentet igenom lagstiftning som förstatligade nästan all kollektivtrafik i Storbritannien, så även de fyra järnvägsbolagen som fusionerades till det statligt ägda British Railways. Till en början var dock skillnaden mest kosmetisk, de fyra bolagen fortsatte till stor del att bedriva trafiken som de gjort tidigare, fast under ett annat varumärke. Detta då BR till en början var indelad i sex regioner vars

gränser ungefär motsvarade de gamla bolagen, och som till stor del var väldigt autonoma och fattade sina egna beslut. Men med tiden blev det mer tydligt ett bolag, verksamheten moderniserades och British Rail, som bolaget bytte namn till 1965, blev mer likt de stora statliga järnvägarna i andra europeiska länder.

## Avreglering

På 1980-talet svepte en våg av privatisering genom Storbritannien, många statliga verksamheter såldes till den privata marknaden. Men att sälja ut British Rail var inte aktuellt, även om regeringen under ledning av dåvarande premiärminister John Major ville privatisera verksamheten. Lösningen blev ett franchise-system, verksamheten delades upp i ett antal olika delar där sedan privata företag fick lägga anbud på att driva trafiken. En kombination som gjorde att trafiken är privat driven, men samtidigt politiskt styrd. Något som gjorde att staten fortfarande kunde ställa krav på hur ofta tågen ska gå och hur sent, så att tågen även stannar i mindre orter utanför rusningstrafik trots att det kanske inte är företagsekonomiskt lönsamt.

## Halvt återförstatligande

Franchisesystemet har varit föremål för mycket politiska debatter och många röster, främst inom Labourpartiet, har höjts för återförstatliga verksamheten. Opinionsundersökningar har också visat på ett stort stöd för ett återförstatligande. Men till slut blev det Tories under ledning av premiärminister Boris Johnson som skulle komma att ta det steget, om än inte helt. Under pandemin blev den ekonomiska situationen ohållbar för många bolag och i september 2020 avskaffade regeringen helt franchisesystemet. Istället för att driva verksamheten själva fick bolagen en fast ersättning för att driva trafiken, medan staten tog hand om biljettintäkterna.

Den modellen kommer nu bli permanent, men istället för att kommunikationsdepartementet, Department for Transport, direkt ska vara ansvariga för trafiken kommer det att skötas av den nya organisationen Great British Railways, GBR. Att beskriva en organisation som inte existerar än är svårt då mycket är oklart, men utifrån vad som har kommit fram GBR i praktiken fungera som ett statligt järnvägsbolags. De kommer att upprätta tidtabeller, bestämma biljettpreiser, och ta hand om biljettintäkter. I alla fall i England och i tåg som går mellan England och Wales och Skottland. Det är tänkt att fungera lite annorlunda för tåg som i sin helhet går inom Skottland eller Wales. Dessutom kommer GBR att ta över Network Rails jobb att ansvara för infrastrukturen. Däremot kommer de inte att köra själva tågen. Utifrån vad som har kommit fram verkar det som att verksamheten kommer att fungera ungefär som de svenska länstrafiksbolagen.

Den brittiska järnvägen har varit lite förvillande för besökare med en uppsjö av olika järnvägsbolag som alla har sina geografiska områden. Om allt samlas under varumärket Great British Railways kommer det nog bli lite mer lättöverskådligt för ovana resenärer, men hur det verkligen blir återstår att se. Det kommer antagligen att skrivas mer om det i kommande nummer, för det ska bli intressant att se hur det utvecklas.

Jonas Boström



Foto: Hugh Llewelyn, CC-BY-SA

Great North Eastern Railway, 1996-2007



Foto: Oxyman, CC-BY

National Express East Coast (2007-2009)



Foto: Train Photos, CC-BY-SA 2.0

East Coast (2009-2015)



Foto: Peter Skuce, CC-BY-SA

Virgin Trains East Coast, 2015-2018

## Fler resor med Citypolarna i Västsverige



Dressincykling i Dalsland.

TVå nya dagsresor med tåg och buss gjordes i somras med Citypolare från Göteborg.

Den första med destination Hjo gjordes den 9:e juli med avgång 7.59 med SJ:s regionaltåg till Skövde med byte där till buss. Vi köpte då varsin SJ-biljett för tåget dit och hem medan för bussen räckte det med ToGo-appen zon C. Det blev då en lite dyrare resa än 105 kr enkel väg men Västrafik kör inte så många egna tåg på Västra Stambanan på helgerna. I Skövde hade vi en timmes väntetid till bussen vilket gjorde att vi tog en fikaväng in mot stan. Det var ju så gott om tid. När vi hade fikad färdigt höll vi på att missa bussen...

På den var det, som vi säger i Göteborg "knökat" med folk så vi fick stå hela vägen till Hjo. Detta berodde på att Slöjd- och Hantverksmässan i Hjo denna helg drog många besökare.

Vi hade en trivsamt dag där vi strosade runt på mässan i stadsparken. Utbudet var mycket stort. Vi hann också med att äta glass och rökt fisk samt en rundtur med ångaren Trafik på Vättern. Jag fick med mig 2 Cippare på denna resa. Hemkomst till Göteborg blev 20.05

Nästa resa gick den 23 juli till Bengtsfors. Vi var 9 personer på denna tripp och upplägget blev att åka dressin Bengtsfors-Kräkviken tur och retur och efteråt äta middag på Rosellmagasinet, den stora restaurangen som ligger vackert vid sjön. Alla var mycket nöjda. Det fanns en tanke från början att inkludera att åka båt på Dalslands kanal ner till Häverud, som ju är en stor turistmagnet tack vare slussarna och akvedukten. Jag försökte först få till en kollektivresa med stopp vid Häverud men det var inte det lättaste. Fick inse att detta var omöjligt att kombinera med dressinkörning utan övernattnig. Det blev en snackis att vi gör det nästa år.

Eftersom sträckan som DVVJ kör med sina turisttåg, Mellerud-Bengtsfors, i övrigt är helt i avsaknad av busstrafik var det omöjligt att komma till Bengtsfors den vägen. Turisttågen kör bara i kombination med kanalbåtarna, dvs du får en rundtur där tåget kör dig tillbaka från Häverud. Tågen kör dock ner till Mellerud men det finns inte anslutningar till alla linjetåg där. Så vi fick åka till Åmål och byta till buss där. Tåget gick 9.14 från Göteborg och vi var framme i Bengtsfors 11.30. Hemresan gick med buss 20.18 via Bäckefors till Uddevalla där vi bytte till

Bohusbanans tåg som avgick 22.07 och var framme i Göteborg 23.20. En något längre resa hem således men bytet stämde bra.

Bäckefors fungerar som en bytespunkt för bussarna i Dalsland. Buss 700 från Ed går till Mellerud och därefter oftast till Vänersborg. Den möter linje 730 i Bäckefors och 730 går till Uddevalla. Det finns en grupp i Dalsland som vill ha en pendel med tåg. Den är tänkt att gå från Ed till Trollhättan via Erikstad. Jag tror att det i så fall är nödvändigt att återkoppla spåret från Ed in mot Mellerud, helst från norr. Det snabba spåret skall vara kvar för övrig trafik men för pendeln måste det finnas ett behov att komma till Mellerud annars förutsätter detta en buss in dit. Man kommer inte heller till Åmål med det tåget via Erikstad utan då är man hänvisad att fortsatt åka buss över Bengtsfors. Alla bussar kör i lokaltrafik vilket gör att det lätt tar tid eftersom det är ganska långa sträckor. Jag ser med spänning fram mot om det blir en pendel och hur den skall betjäna.

Klas Ternegren

# NYTT ÅR NY MEDLEMSAVGIFT

2023 närmar sig och det betyder att det är dags att betala ny medlemsavgift.

Medlemsavgifterna är oförändrade från förra året:

**Ordinarie: 230 kr**

**Under 25 år: 115 kr**

**Familjemedlem: 25 kr**

**Juridisk person: 700 kr**

**Prenumeration: 250 kr**

**Sätt in medlemsavgiften på plusgiro 96 59 41-8, eller använd det bifogade inbetalningskortet.**



123-141 31 78

Medlemsavgift 2023



**FÖREDRAR DU ATT BETALA VIA SWISH?  
ANVÄND QR-KODEN TILL HÖGER.**

**Tack för att du stöttar arbetet för en bättre järnväg!**

# Insändare

I Klart Spår nr 3/2022 presenteras den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022-2033. Där nämns att Stångådalsbanan/Tjustbanan ska utredas. Om de banorna skriver artikeln i Klart Spår att banorna idag är oelektrifierade och inte tillåter särskilt hög hastighet, att trafiken består av ”några dagliga Krösatåg samt en del godståg” och att banornas skick gör det svårt att konkurrera med vägtrafiken, vilket märks på att snabbaste vägen mellan Kalmar och Stockholm är via Alvesta.

Man kan ha synpunkter på det sakliga innehållet. Åtta interregionala tågpar dagligen på den 23 mil långa sträckan mellan Kalmar och Linköping kan knappast hederligt beskrivas som ”några dagliga Krösatåg”. Att banornas skick gör det svårt att konkurrera med vägtrafiken är en svepande beskrivning som inte åter-

## Svar från redaktionen

Stort tack för insändaren, det är alltid roligt när läsare hör av sig med åsikter om tidningen. Ju mer vi får veta vad läsarna tycker, desto lättare är det att göra en tidningen som uppskattas.

Med det sagt, artikeln som refereras handlar som sagt om den nationella planen för infrastruktur, att det inte står så mycket om Stångådalsbanan och Tjustbanan i artikeln beror helt enkelt på att det inte var så mycket om dessa banor i planen. Jag hade gärna skrivit mer om dem, men bestämde mig för att prioritera att skriva om de banor det faktiskt satsas på istället. Det råder ingen tvekan om att det finns mycket som kan göras för banorna, men tidplanen för införande av ERTMS är något oklar för tillfället. Och vad Region Kalmar gör har inget med den statliga planen att göra. Samma sak med de nya Krösatågen, den nationella planen handlar om infrastruktur och inte om fordon. Vi har dock presenterat de nya Krösatågen tidigare i Klart spår, och de omnämns även i detta nummer.

ger banornas verkliga skick. Inte heller är verkligheten så enkel att konkurrensen med vägtrafiken avgörs bara av ”banornas skick”. Snabbaste vägen med tåg mellan Kalmar och Stockholm är ibland över Alvesta, låt vara marginellt och bara under förutsättning att anslutningen till snabbtågen mot Stockholm hålls.

Texten i Klart Spår är som vore den skri-ven av de tjänstemän på Trafikverket som arbetat för banornas nedläggning eller av notoriskt järnvägsfientliga Östgötatrafiken. Artikeln inte bara undviker att korrekt beskriva banornas standard och dess trafik utan missar den för Stångådalsbanan viktiga poäng som ligger i att regeringen på eget initiativ beställt en ny utredning om trafiken på Stångådalsbanan/Tjustbanan, alltså en ny Åtgärdsvalsstudie, och därmed skrinlagt den ÄVS som nämnda tjänstemän på Trafikverket drev

Vi kan diskutera hur många tåg några tåg är, men faktum kvarstår att dessa Krösatåg är de enda persontågen på banorna. Det går varken snabbtåg eller intercitytåg på banorna, av förklarliga skäl då elektrifiering saknas. Restiden mellan Kalmar och Linköping har dessutom svårt att konkurrera med bilen. Nu är det inte så att valet av färdmedel alltid avgörs av restiden, men det är svårt att komma ifrån att det är en viktig faktor. För den som letar efter resor mellan Stockholm och Kalmar på [www.sj.se](http://www.sj.se), kommer de flesta förbindelser vara via Alvesta. Det må vara marginellt, men eftersom de snabbaste förbindelserna prioriteras är det de som kommer att synas. Visst är den förbindelsen beroende av att bytet i Alvesta fungerar, men även en förbindelse via Stångådalsbanan är beroende av att bytet i Linköping fungerar.

Texten har inte skrivits av varken Trafikverket eller Östgötatrafiken utan av undertecknad. Att den inte skulle beskriva banornas standard korrekt har jag svårt

igenom. Eller poängen med att regeringen, också på eget initiativ, ger Trafikverket i uppdrag att utreda del-elektrifiering av bland annat Stångådalsbanan. Regeringen har alltså gett tydliga signaler om att Stångådalsbanan har en viktig plats i infrastrukturen i sydöstra Sverige och ska ges förutsättningar för en god framtida utveckling.

Artikeln i Klart Spår kunde ha nämnt andra goda incitament för främjandet av Stångådalsbanans framtid, till exempel införandet av ERTMS, inköp av nya, bimodala, motorvagnar och de insatser som Region Kalmar gör för förbättrings-åtgärder på banan.

Niklas Adell

att förstå. Det går inte att ge en heltäckande beskrivning på ett par rader, men att det inte skulle vara korrekt att banorna är oelektrifierade och inte tillåter särskilt hög hastighet är svårt att förstå. Att konstatera att banorna inte är i perfekt skick är inte detsamma som att argumentera för nedläggning av trafiken, det är att konstatera att det behövs en upprustning av dem. Att blunda för verkligheten har sällan lett till kloka beslut.

Den som är upprörd över att artikeln inte heller nämner en utredning om delelektrifiering bör dessutom läsa artikeln igen, det nämns i sista stycket på sidan 12.

Jonas Boström  
Redaktör

# På gång i föreningen

## Avdelning Väst

Avdelning Väst har möten inplanerade:

14 januari  
11 februari

Samtliga möten är, om inget annat har meddelats, i Vuxenskolans lokaler i Mölndal.

Årsmötet är planerat till 11 mars i Borås. Exakt plats meddelas senare.

Vill du veta mer? Kontakta ordförande Christer Wilhelmsson, [christer.wilhelmsson@jarnvagsframjandet.se](mailto:christer.wilhelmsson@jarnvagsframjandet.se)

## Avdelning Öst

Öst avser att fortsätta med våra månadsmöten i höst tredje torsdagen varje månad med fika. Vilket under hösten innebär följande dagar.

15 december

Decembermötet är det traditionella grötmötet där vi firar höstterminens framgångar med nykokt risgrynsgröt med sötmandel, starkmjölk, kanel och vörtlimpa med lättglögg.

Alla möten sker 16.45-19.30 hos Vuxenskolan, Vasavägen 3 i Linköping samt digitalt via Zoom. Kontakta avdelningen för att få en zoomlänk.

## Till minne av Thomas Puhang

Han gick med i avd. väst för 20 år sedan, ledamot i styrelsen under många år ofta med på tågresa. Född i Borås men sedan boende i Alingsås. Thomas hade stort tågintresse på ledig tid åkte han ofta till Skövde och fikade eller åt på restaurang i Åmål, vart som helst dit tåg gick.

Hela sitt arbetsliv arbetade han på Posten, mest på Göteborg 1 sedan på Göteborg Postterminal som ligger vid Göteborg central. så tågen var ju alltid i närheten. Dessutom åkte han postkupe under några år.

Avdelning väst kommer att sakna en fantastisk glad, positiv, pigg och mycket järnvägsintresserad medlem.

Kent Klar

**SAKNAS DET NÅGOT I KLART SPÅR?  
REDAKTIONEN TAR TACKSAMT EMOT NYHETSTIPS,  
IDÉER OCH SYNPUNKTER.  
ELLER VARFÖR INTE SKRIVA EN ARTIKEL SJÄLV?  
HÖR AV DIG TILL [KS@JARNVAGSFRAMJANDET.SE](mailto:KS@JARNVAGSFRAMJANDET.SE)**

**BEGRÄNSAD EFTERSÄNDNING**

Vid definitiv eftersändning  
återsänds försändelsen med  
nya adressen på baksidan

