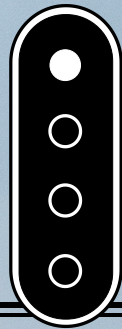


# KLART SPÅR



## Fler kanaltåg?

Stort intresse för tåg till Storbritannien



**Framtiden för Ostkustbanan**

Rapport från ett seminarium



**Nya Linköping C**  
Alternativt förslag till ny station

JÄRNVÄGSFRÄMJANDETS TIDSKRIFT. NR 2/2025



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: 290 kr  
Under 25 år: 145 kr  
Famijmedlem: 30 kr  
Prenumeration: 320 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

Framsida: Ett Eurostartåg på provkörning i Nederländerna inför trafikstarten med direkttåg Amsterdam-London. Nu finns även planer på utökad trafik mellan London och kontinenten från flera olika bolag, mer om det på sidan 8.  
Foto: Rob Dammers/CC-BY

Baksida: Olof Rudbecks byst blickar ut över avspärrningarna på Munkgatan i Uppsala där kommunen nu förbereder bygget av spårvägen.  
Foto: Jonas Boström

# Innehåll

- 3 Ledare
- 4 Nyheter
- 6 Återupptagen trafik i Tyskland
- 7 Nya spårvagnar till Göteborg
- 8 Konkurrens under kanalen  
*Eurostar snart inte ensam längre?*
- 12 Nya tåg till Arlanda Express
- 13 Förslag på ny station i Linköping
- 14 Framtiden för Ostkustbanan
- 16 Referat från Transportforum
- 18 Arbetet för banan Göteborg–Borås
- 20 Bokrecension
- 22 Rapport från årsmötet
- 23 På gång i föreningen

# Ledare

**Tågresandet ökar** i Sverige, det har fördubblats sedan 1990. (Men godstransporterna på järnväg ligger oförändrat). Tåget har idag cirka 11 % marknadsandel, räknat som personkilometer. Men i andra länder är andelen tågresor högre, i Japan cirka 30 % och i Schweiz kring 20 %. För att öka tågresandet i Sverige på längre distanser behöver punktligheten öka från dagen cirka 70 % till 99 %. (Våra regionaltåg har cirka 90 % punktlighet.) I Schweiz är punktligheten kring 98 %.

**Det som utmärker** Schweiz är att man satsar större del av sin BNP på järnvägen samt att den statliga infrastrukturförvaltaren motsvarande Trafikverket sköter det löpande och förebyggande underhållet i egen regi. I Sverige ligger det avhjälpande och förebyggande underhållet helt i händerna på entreprenörerna. Dessa utför även besiktningar, vilket innebär att Trafikverket avhänder sig kunskap och överblick om sin anläggning. Denna kunskapsbrist har bekräftats av två stora statliga utredningar. Det medför att man ofta råkar ut för störningar på grund av olika tekniska fel.

**Där framkommer att** antalet rapporterade fel i vårt järnvägssystem var 73 643 under 2024. Rekord i Sverige. 2010 när Banverket slogs samman med Vägverket till Trafikverket började man lägga ut underhållet till marknadens aktörer. Det gäller besiktning, avhjälpande un-

derhåll, förebyggande underhåll och reinvesteringar, det vill säga standardhöjande underhåll. En föredragshållare jämförde Trafikverkets underhålls strategi med ett pappersbruk han besökt i Mönsterås. Där har man avsiktligt kvar underhållet i egen regi för att ha kännedom om tillståndet i fabriken.

**Diskussionen om att** återta underhållet till Trafikverket har pågått sedan 2014. Men trots att olika utredningar har föreslagit att man ska återta underhållet i egen regi har inget skett. Trafikverket har nämligen motsatt sig detta. Detta motstånd är ett argument för att man måste göra stora organisatoriska förändringar av verket. Det räcker inte att bara ta tillbaka underhållet i egen regi så länge som Trafikverkets ledning motsätter sig detta. Det krävs en uppdelning av verket så att järnvägen får ett eget verk skilt från vägverket.

**Trafikverkets anställda** har ökat från 7400 personer år 2012 till 12 300 personer 2024. Det är främst jurister och administratörer som ökat i antal. Dessa arbetar med anbudsunderlag, överklagandeärenden från entreprenörer som är missbelättna att ha förlorat en upphandling och formaliteter. Men antalet trafiktekniker har halverats mellan 1998, då var man 7257 stycken och 2020 var man enbart cirka 3 800 tekniker. (SOU 2020:18).

Det praktiska arbetet med järnvägen är eftersatt. Detta kan illustreras genom följande exempel: Man behöver årligen byta ut 400 av järnvägens 10 600 växlar, men enbart cirka 30 stycken byts.

**I Storbritannien har** man under den konservativa regeringen med Boris Johnson återtagit underhållet i statlig regi efter en stor järnvägsolycka, som väckte frågan. Nya Zeeland har också återtagit underhållet och i Norge diskuteras detsamma. Slutsatsen bland föredragshållarna är att nuvarande Trafikverket är en bromskloss för förbättring av järnvägens funktion och behöver därför omorganiseras radikalt. Men exakt hur man kunde man inte berätta.

**Min och andra** debattörers uppfattning är att Trafikverket är en dysfunktionell organisation inte enbart avseende underhåll utan även för nybyggnation. Nybyggnation av våra stambanor kostar dubbelt så mycket per mil och beräknas ta dubbelt så lång tid som i andra Europeiska länder. Detta är regeringars ansvar att åtgärda. Vår uppgift är att öka opinionstrycket för förändringar så att regeringar bryr sig.

**Ulf Flodin**  
ordförande



# Nyheter

## SJ fortsätter köra nattåg

I slutet av förra året tog SJ över nattågs-  
trafiken till Narvik och Luleå efter att Vy  
valt att inte fortsätta. Avtalet mellan SJ  
och Trafikverket var på ett år med möjlig-  
het att förlänga det ytterligare ett år, och  
nu har Trafikverket beslutat att utnyttja  
den möjligheten. SJ kommer därmed att  
fortsätta köra nattågen fram till tidta-  
bellsskiftet i december 2026. Vem som  
får uppdraget att köra trafiken efter det  
kommer att avgöras av en normal upp-  
handling.

## Snälltåget kör till Chemnitz

I år är tyska Chemnitz europeisk kul-  
turhuvudstad och med anledning av det  
kommer Snälltåget att förlänga sitt natt-  
tåg till Tyskland ett par gånger under  
året. När denna tidning kommer ut har  
en av avgångarna redan varit, 8 maj till  
Chemnitz och åter till Sverige 11 maj.  
Men ytterligare två gånger i år, 31 juli  
och 19 september, kommer nattåget från  
Stockholm att gå ända till Chemnitz med  
ankomst dagen efter. Norrgående natt-  
tåg avgår från Chemnitz 3 augusti och  
21 september.

## Första nya Krösatåget levererat

Det första av de 28 nya Krösatågen anläm-  
de till Sverige i mars efter en lång resa från  
tillverkaren i Spanien. Nu ska tåget prov-  
köras i minst 20 000 km för att säkerställa  
att allt fungerar som planerat innan det  
kan levereras till ägaren Transio. Om  
allt går som planerat och inga problem  
upptäcks är tanken att det ska kunna tas i  
reguljär trafik under nästa år.

## Dubbelspår genom Varberg

Ännu en flaskhals på Väst kustbanan för-  
svinner i sommar när dubbelspårstunneln  
genom Varberg äntligen öppnar. Bygget  
har blivit försenat och skulle egentligen  
öppna i december förra året, men drog  
ut på tiden. Nu är det dock äntligen dags  
och 14 juli öppnar det nya dubbelspåret.  
Mellan 9 juni och 13 juli är trafiken av-  
stängd genom Varberg, så den som har  
tänkt resa förbi staden får hitta andra res-  
vägar.

## Spårviddsfrågan lever i Finland

Det har pratats om det länge och frågan  
har varit uppe på den politiska dagord-  
ningen ett tag, men nu blir spårviddsfrå-  
gan mer aktuell i Finland. I planen för de  
offentliga finanserna 2026–2029 föreslår  
den finska regeringen 20 miljoner euro  
för ett projekt där man ska inleda plane-  
ringen av ”en utvidgning av den europe-  
iska spårviddsstandard från Sverige till  
Finland”.

Banan, kallad Rail Nordica, kommer i en  
första etappen gå från Torneå till Kemi,  
men regeringen vill även se planering av  
framtida etapper, dels till Uleåborg och  
dels till byn Misi, cirka fem mil öster om  
Rovaniemi. Anledning till att regeringen  
inte nöjer sig med att banan går till Ro-  
vaniemi utan vill att den fortsätter beror på  
att finska Försvarmakten har verksamhet  
i Misi. Regeringen hymlar inte med att  
säkerhetspolitiska skäl är en stor anled-  
ning till förslaget. Men de ser också att en  
normalspårig järnväg kan leda till andra  
positiva effekter för norra Finland. Och  
även om banan främst byggs av militära  
skäl kommer den att göra underverk för  
tågtrafiken mellan Sverige och Finland.

Precis innan denna tidning gick till tryck  
meddelade också den finska kommuni-  
kationsministern Lulu Ranne (Sannf) att  
Finland ska gå över helt till normalspår.  
Det kommer inte att vara gjort i en hand-  
vändning men ministern tror att bygget  
kan påbörjas i början på 30-talet. Om de  
här planerna överlever nästa val återstår  
att se, men det är ett projekt som kom-  
mer att kosta många miljarder.

## Spårväg öppnad i Liège

Under våren invigdes den nya spårvägen  
i Liège, Belgiens femte största stad. Det  
har tidigare funnits en spårväg i staden  
som lades ner 1967, men efter 50 år är  
det dags igen. Den nyöppnade spårvägen  
består av en linje på drygt en mil med to-  
talt 23 hållplatser. Linjen passerar bland  
annat stationen Liège-Guillemins och  
erbjuder på så sätt en smidig förbindelse  
mellan stationen och stadskärnan.

## Lund–Hässleholm delas

För att snabba på arbetet har Trafikverket  
beslutat att dela upp projektet nya spår  
Lund–Hässleholm i två etapper. Gränsen  
mellan de två kommer att gå i Stångby,  
ett par kilometer norr om Lund. –Det  
finns flera anledningar till valet. Behovet  
av utbyggnad är mycket stort, och allt vi  
kan göra för att skynda på en större ka-  
pacitet i järnvägssystemet är bra. Kort  
sagt gör valet att vi snabbare kan börja  
köra fler tåg genom Lund. Valet handlar  
också om att den tidigare utredningen på  
sträckan kom fram till att det bara finns  
ett realistiskt utbyggnadsalternativ genom  
Lund. Att då använda den utredningen är  
ett sätt att hushålla med skattebetalarnas  
pengar. En tredje aspekt är att beslutet  
underlättar för Lunds kommuns egen  
planering för staden, säger Johan Måns-  
son, en av Trafikverkets projektledare i ett  
pressmeddelande.

## SBB blickar ut mot Europa

I Schweiz finns nu planer på fler inter-  
nationella tåg från landet, speciellt långa  
tåg. SBB har börjat titta på att köpa hög-  
hastighetståg och planer finns på tåg från  
Schweiz till bland annat Rom, Barcelona  
och London. Men det som är mest intres-  
sant ur ett svenskt perspektiv är planerna  
på ett nattåg till Köpenhamn och Malmö.  
Nu ska man inte ropa hej för tidigt och  
det finns många hinder på vägen från  
plan till trafik. Men om allt går i lås skulle  
den trafiken kunna komma igång redan  
innan sommaren 2026. Kombinerat med  
höghastighetståg från Schweiz till Barce-  
lona skulle det göra det betydligt smidi-  
gare för skandinaver att ta sig till Spanien.

## Liberal valseger i Kanada

Ibland svänger det snabbt i politiken. I  
förra årets sista nummer kunde vi rap-  
portera att regeringen i Kanada beslutat  
att satsa på höghastighetståg. Men också  
att opinionsundersökningarna tydde på  
att det skulle bli ett maktskifte i landet i  
april. Nu har valet varit och det visar sig  
att Liberalerna kommer att kunna sitta  
kvar vid makten, så planerna på höghas-  
tighetståg lever vidare.

## Försvaret vill se driftsäkerhet

Ny teknik ger förutsättningar för en bät-  
tre järnväg, men gör samtidigt järnvägen  
mer beroende av just tekniken. Nu vill  
därför Försvarmakten se en mer drift-  
säker järnväg som kan fungera även vid  
störningar och svåra förhållanden. –Det  
ska kunna fungera under de absolut  
sämsta och värsta förhållandena, säger  
överstelöjtnant Per-Ove Norell, ansvarig  
för transportfrågor vid försvarsstaben till  
Sveriges Radio. Och förtydligar att det  
gäller även utan ström och signalsystem.

## Nyheter inför T26

Det är fortfarande långt till 2026, men  
järnvägsbolagen har ansökt om tåglägen  
och i de ansökningarna går det att hitta  
intressant information, speciellt på Väst-  
kusten. BahnTouristikExpress har ansökt  
om tre tåg i veckan från Pepparholm till  
Malmö med ankomst på morgonen och  
avgång på kvällen. Vilket skulle kunna  
vara ett nattåget från Schweiz. SJ har an-  
sökt om ett dagligt tåg mellan Kornsjö  
(norska gränsen) och Malmö med tider  
som passar nattåget mot Tyskland, en  
förening om en gren till Oslo? Dessutom  
har Vy ansökt om två dagliga dagtåg mel-  
lan Kornsjö och Pepparholm från 28 sep-  
tember 2026, något som ser ut som ett  
planerat dagtåg mellan Oslo och Köpen-  
hamn. Det finns onekligen planer, men  
det är viktigt att komma ihåg att planer  
är en sak, verklighet en annan.

## Hopp för Orsa–Bollnäs?

Järnvägen mellan Orsa och Bollnäs har  
inte varit i gott skick på ett tag. Delen  
Orsa–Furudal förvaltas av Inlandsbanan  
men saknar idag trafik. Furudal–Edsbyn  
stängdes 2002 av Banverket och 2015  
beslutade Trafikverket att upphöra med  
underhållet på sträckan Bollnäs–Furudal.

Men nu vill de fem kommunerna längs  
banan, Mora, Orsa, Rättvik, Ovanåker  
och Bollnäs, rusta upp banan för att  
koppla ihop Inlandsbanan och Norra  
Stambanan och har därför låtit utreda  
förutsättningarna. Till Sveriges Radio  
Gävleborg säger Trafikverkets regionala  
direktör Rami Yones att om det finns en  
potential för framtida användning är de  
intresserade av att titta närmare på det.  
Det är dock inte första gången det finns  
planer på att rusta upp banan, men hit-  
tills har inget hänt. Om det blir något av  
planerna denna gång återstår att se.

Foto: Petter Lundberg



Det första nya Krösatåget på plats i Sverige.

## Nya tåg till VR Sverige?

Finska VR, som köpte MTR Express ny-  
ligen, kanske är intresserade av att byta ut  
sina nuvarande Flirt-tåg, eller köpa fler.  
De har skickat ut ett förfrågan i EU:s sys-  
tem för offentliga inköp där de ber om  
förslag på nya tåg. Det är inte en upp-  
handling så det ska inte dras för stora väx-  
lar på det, men det är onekligen ett teck-  
en på att de ser en framtid i den svenska  
marknaden.

Specifikationerna på vad de letar efter  
är ganska lösa än så länge. Men de söker  
efter fjärrtåg som ska kunna användas i  
Sverige och ta mellan 250 och 500 pas-  
sagerare. Tågen ska ha en maxhastighet  
på 200–250 km/h, ha flera klasser och  
en restaurangvagn eller bistrodel. Varken  
Norge eller Danmark nämns dock så än  
så länge verkar VR bara tänka på svensk  
inrikestrafik.

## Ändrat ägande i Norge

Flytoget som kör tåg mellan Oslo or  
Gardermoen har sedan det grundades  
varit ett statligt ägt bolag som varit helt  
skilda från Vy/NSB. Men sedan 1 april är  
Flytoget ett dotterbolag till Vy, och ägan-  
det av tågen har tagits över av Norske tog.  
Senast 2028 kommer Flytogets avgångar  
att bli en del av Vys regionala tåg. Det bety-  
der också att Norske tog nu äger de flesta  
tåg som används i persontrafik i Norge.

## Eltåg leder till bättre luft

Sedan Caltrain ersatte sina dieseltåg med  
moderna eltåg i trafiken mellan San Fran-  
cisco och San Jose har luften runt järn-  
vägen blivit märkbart bättre. Forskare  
vid University of California, Berkeley tog  
chansen att mäta vilken effekt det hade  
och mätte luftkvaliteten såväl innan som  
efter bytet av tåg. Men även ombord på  
tågen var effekten tydlig. Halten av sot-  
partiklar i luften ombord på de eldrivna  
tågen uppmättes till i genomsnitt 89%  
lägre jämfört med dieseltågen. Något  
som har stora hälsoeffekter. Forskarna  
uppskattar att bytet till eltåg leder till 51  
färre cancerfall per miljon resenärer och  
330 färre cancerfall per miljon ombord-  
personal.

## Byggstart i Marocko

I slutet av april invigdes bygget av hög-  
hastighetsbanan från Kenitra till Mar-  
rakesh via Casablanca formellt av kung  
Mohammed VI. Den 43 mil långa järn-  
vägen har en budget på 53 miljarder dir-  
ham (ungefär detsamma i kronor) och är  
en förlängning av den 20 mil långa exis-  
terande höghastighetsbanan Tanger–Ken-  
itra som öppnade 2018. Järnvägen ska  
stå klar till 2030 när fotbolls-VM hålls i  
Marocko, Spanien och Portugal. Det na-  
tionella järnvägsbolaget ONCF har tidi-  
gare beställt 18 nya höghastighetståg från  
Alstom för trafiken på banan.

# Återupptagen tysk trafik

**MIG MAINSCHLEIFENBAHN INFRASTRUKTUR GMBH**

**DIE MAINSCHLEIFENBAHN KOMMT!**

**VORAUSSICHTLICHE INBETRIEBNAHME 2028/2029**

**VOLKACH - WÜRZBURG IM STUNDENTAKT - IN 25 MINUTEN - OHNE UMSTEIGEN**

Einsatz umweltfreundlicher batterie-elektrischer Züge

Moderne Haltepunkte mit P&R- und B&R-Plätzen in Prosselsheim, Eisenheim, Volkach

Gesellschafter der MIG sind: Landkreis Kitzingen, Das Kommunalunternehmen des Landkreises Würzburg, Stadt Volkach, Markt Eisenheim, Gemeinde Prosselsheim, Förderverein Mainschleifenbahn e.V.

Illustration: Mainschleifenbahn e.V.

**M**ellan 1994 och 2024 har 92 mil järnväg fått återupptagen persontrafik och 38 mil fått återupptagen godstrafik i Tyskland. Enligt decembernumret 2024 av tidskriften Eisenbahnkurier tycker de två organisationerna Allianz pro Schiene v.V. och Verband Deutscher Verkehrsunternehmen att det ändå går för långsamt med nya sträckor som får återupptagen trafik. Allianz pro Schiene e.V. är en sammanslutning av organisationer som vill främja järnvägstrafik i Tyskland och Deutscher Verkehrsunternehmen är en branschorganisation för tyska företag som bedriver trafik i officiell regi, såväl järnvägstrafik som buss- och spårvägstrafik.

**De senaste två åren** har endast 21 km fått ny trafik. Den begränsade omfattningen står i kontrast till föreslagen möjlig trafik på 543 mil fördelat på 325 sträckor. De föreslagna sträckorna skulle ge 379 städer och kommuner (Gemeinden) med tillsammans 3,8 miljoner in-

vånare återigen anslutning till järnvägsnätet. Antalet invånare motsvarar antalet invånare i Berlin.

**Topp fem av de** föreslagna kommunerna räknat efter antal invånare har 54 219–69 144 invånare. Räknat per km järnvägssträcka har topp tio av kommunerna 3452–7478 invånare per km järnvägssträcka. Topp tio av Mittelzentrum som rekommenderas anslutning med regional trafik har 30 005–48 725 invånare.

**Infrastrukturen i** Tyskland kategoriseras i Oberzentrum – Mittelzentrum – Unterzentrum/Grundzentrum. Utöver invånarantal, har också ekonomisk bärkraft, tillgänglighet och resurser betydelse för hur ett Zentrum kategoriseras. Exempel på resurser som utmärker ett Mittelzentrum är köpcenter, sjukhus, specialistläkare, kulturellt utbud, tillgång till jurist/advokat, simhall och gymnasium/yrkesskola. Av Tysklands 900 Mittelzentrum saknar 123 anslutning till järnvägs-

nätet. Av de 123 har 119 befintlig banvall eller spår som inte används. Allianz pro Schiene v.V. och Verband Deutscher Verkehrsunternehmen föreslår att 72 av de 123 Mittelzentrum ska få järnvägstrafik. Ytterligare 13 bör enligt dem få en fördjupad utvärdering.

**Som ett konkret** exempel framskrider planerna på återupptagen trafik på sträckan Seligenstadt–Volkach–Astheim (10,6 km) i närheten av Würzburg i Bayern. Enligt decembernumret 2024 av Eisenbahn Magazin kunde expertis göra en förnyad nyttokostnadsanalys som visade 1,0, vilket är lägsta kravet för finansiering enligt lag (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, GVFG). Den första analysen visade lägre värde. Trafik planeras till december 2028 med batteritåg.

Så det gäller att välja rätt expert!

**Göran Ekbladh**



## Nya spårvagnar i väster

**U**nder många år har M31 varit en viktig del av spårvagnstrafiken i Göteborg. Vagnarna byggdes ursprungligen på 1980-talet och början på 1990-talet som tvådelade vagnar men runt sekelskiftet byggdes de om med en läggolvmitteldel av såväl kapacitetsskal som tillgänglighetsskal. Sedan dess har det gjorts mindre moderniseringar av dem men nu pågår en omfattande upprustning av alla 79 spårvagnarna.

**I slutet av april** kom den allra första av de nyrenoverade M31-spårvagnarna tillbaka till Göteborg från Tjeckien där den har fått en totalrenovering. Arbetet omfattar allt från nya säten och förbättrad förarhytt till uppgraderade bromsar, dörrar och nya system för luftkonditionering och el. Dessutom får spårvagnarna en ny design som knyter an till de moderna M33- och M34-modellerna. Resultatet förbättrar både upplevelsen för resenärerna och arbetsmiljön för förarna enligt Västtrafik. –För resenärerna känns det

som en helt ny spårvagn. Vi har moderniserat mycket och samtidigt tagit tillvara på det bästa av modellens ursprung, säger Sara Ihlund, Affärsområdeschef Leve-rans på Västtrafik i ett pressmeddelande.

**Den första spårvagnen** ska nu provköras och därefter tas i ordinarie trafik under sommaren. Arbetet fortsätter sedan med resterande spårvagnar som ska tas i trafik i upprustad form successivt fram till 2030. Ett arbete som utförs av Škoda i Ostrava.

**Men det är inte bara** nya M31 som göteborgarna kan se fram emot, det ska även komma nya spårvagnar om några år. I alla fall om det går som tänkt. Spårvagnsresandet väntas öka med tre procent per år fram till 2040. Dels på grund av utbyggnaden av spårvagnsätet med nya linjer och dels för att invånarantalet i Göteborgsområdet ökar. Under de kommande åren, fram till 2033, ska dessutom de äldre spårvagnsmodellerna, M29 och M32, successivt fasas ut.

**Mot den bakgrunden** har Västtrafiks styrelse vid ett styrelsemöte i april ställt sig bakom en förstudie om nästa generations spårvagn. Beslut i regionfullmäktige och regionstyrelsen återstår innan upphandlingsprojektet kan starta men enligt en preliminär tidplan kan spårvagnarna levereras 2030-2031. Den nya spårvagnsmodellen kallas M35. I förstudien finns både 30- och 45 meter långa spårvagnar som alternativ. Västtrafiks rekommendation är 45 långa spårvagnar, för att säkerställa framkomligheten när resandet väntas öka.

**Jonas Boström**



# Konkurrens under kanalen

## Eurostar snart inte ensam längre?



Foto: David Gubler/CC-BY-SA

Eurostartåg på väg mot London på höghastighetsbanan i södra England. Till höger ses ett dubbelspår för regionaltåg, vilket tydligt illustrerar skillnaden i lastprofil mellan Storbritannien och kontinenten. Spåren för regionaltåg är betydligt närmare varandra.

**F**ör lite drygt 30 år sedan öppnade tunneln under Engelska kanalen och sedan dess har Eurostar kört persontåg mellan London och kontinenten. Främst Paris och Bryssel, men även tåg till franska rivieran och Alperna samt sedan ett par år även till Amsterdam. Ursprungligen ett bolag ägt gemensamt av British Rail, franska SNCF och belgiska SNCB/NMBS, men efter brittiska privatiseringar och utförsäljning av statlig egendom ägs nu den brittiska andelen till största delen av den kanadensiska pensionsfonden *Caisse de dépôt et placement du Québec*. Eurostar gick även samman med Thalys nyligen och det nya bolaget ägs också till största delen av SNCF.

**Sedan tunneln öppnade** har Eurostar haft ett de facto monopol på persontåg under Engelska kanalen, den enda konkurrens som har funnits har varit flyg, färjor och långfärdsbussar. Planerna i början var stora. Dels fanns det planer på dagtåg från Paris och Bryssel som fortsatte förbi London till bland annat Glasgow, Manchester. Och dels planer på nattåg på samma rutter men också från London till fler orter på kontinenten. Men det blev inte så mycket av de planerna, de nattåg som beställdes till tunneln kom aldrig till användning och såldes till slut till Kanada och används idag i nattågen mellan Montreal och Halifax.

**Trots alla storslagna** planer på tåg under kanalen har i trafiken i princip bestått av två linjer, London–Paris och London–Bryssel, på senare tid förlängd till Amsterdam via Rotterdam. Många tåg har stannat även i Lille i norra Frankrike. Innan pandemin stannade flera tåg även i Calais samt i Ashford och Ebbsfleet i England, tre stationer som har utrymmen för säkerhets- och passkontroll. Innan pandemin har det även gått tåg från London till Marne-la-Vallée Chessy vid Disneyland Paris, en station som också har utrymmen för säkerhetskontroll och passkontroll. Tidigare har Eurostar även kört semestertåg från London, på sommaren till den franska medelhavskusten

och på vintern till Alperna. Flera stationer som alla saknar passkontroll så på väg till London har tåget gjort uppehåll i Lille för säkerhets- och passkontroll. De tågen försvann vid pandemin, men tågen till Alperna är på väg tillbaka kommande vinter enligt planen.

**Efterfrågan på resor** är stor, London och Paris är två av Europas största städer. Bryssel och Amsterdam attraherar också många resenärer. De tåg Eurostar använder är 16 vagnar långa och rymmer över 900 passagerare. Så varför finns det inte fler bolag på sträckan? Getlink, bolaget som sköter tunneln har också velat öka trafiken, det finns utrymme för fler

tåg både i tunneln och på höghastighetsjärnvägen mellan tunneln och London. Tunneln har en kapacitet för 1000 tåg om dagen, men idag används den bara av omkring 400 dagliga tåg. Getlink har även erbjudit sig att subventionera nya tåg genom tunneln, de har gått ut med att de har avsatt 50 miljoner euro för att hjälpa nya operatörer att etablera trafik. London St Pancras Highspeed (LSPH), som driver HS1 har nyligen även sagt att de är villiga att ge kraftiga rabatter på banavgifterna för nya operatörer på sträckan. Speciellt om de planerar tåg till nya destinationer på kontinenten eller tänker stanna på någon av de stationer på den brittiska sidan som Eurostar har övergivit.

Rent konkret innebär erbjudandet upp till 50 % rabatt på vissa avgifter, vilket gäller både nya operatörer och om Eurostar vill köra fler avgångar. Rabatten skulle kunna kosta LSPH 40-60 miljoner pund, men den kostnaden kommer de nog tjäna in om den leder till mer trafik.

**Ett stort hinder har** dock länge varit de tekniska kraven för att få köra i tunneln, dels kraven för själva tunneln och dels för att konstruera ett tåg som kan godkännas i både Storbritannien, Frankrike och andra länder på kontinenten. Men de tekniska kraven har blivit mindre med åren. Tidigare var det krav på att ett tåg kunde delas i två delar så



Ett av DB:s ICE-tåg på stationen St Pancras i London hösten 2010, i bakgrunden syns ett av Eurostars tåg. Många bolag har pratat om att starta trafik genom kanaltunneln men hittills är DB det enda bolag som faktiskt har testkört ett tåg hela vägen till centrala London.

att om det går sönder i tunneln kan alla ombord bege sig till den hela halvan och ta sig ut ur tunneln med den. Det kravet är dock avskaffat, och Storbritannien har inte längre krav på att ett tågs front ska vara gulmålad. Tidigare var också tågen tvungna att följa brittiska standarder, men 2007 öppnade höghastighetsbanan HS1 från tunneln till London, en bana som är byggd med kontinental standard så nu kan tåg byggda enligt kontinental standard ta sig in till London. Vilket gör att tågen inte längre måste vara byggda för den trånga brittiska lastprofilen.

**Även stationskapaciteten** på den brittiska sidan har varit ett problem där St Pancras inte kan hantera hur många passagerare som helst, men där finns det långt gångna planer på ombyggnationer så att stationen ska kunna hantera upp till 5000 resenärer per timme. Att börja stanna i Ashford och Ebbsfleet igen skulle också minska trycket på St Pancras. Dessutom skulle tågen kunna stanna på Stratford International, en station i östra London som byggdes längs HS1 för att Eurostar skulle kunna stanna där, men de planerna blev aldrig verklighet.

**Flera andra bolag** har också visat intresse för att även de köra tåg genom tunneln, men kan det bli verklighet av de planerna? I oktober 2010 testkörde DB ett ICE-tåg till London och visade att det går att köra till London med andra tåg än de som Eurostar använder, och i mars 2011 blev tågen godkända att användas för persontåg i tunneln. DB hade initialt planer på att köra tåg Frankfurt–London, men 2018 beslutade de att lägga de planerna på is på grund av ändrade ekonomiska förutsättningar.

**Utöver de tekniska** kraven på tågen är ett annat stort problem de tekniska kraven på stationerna. Då det krävs säkerhetskontroller och passkontroller innan man går ombord behövs det utrymme för dem, och att det går att spärra av minst en perrong för att förhindra att ingen tar sig ombord utan att passera kontrollerna. Följaktligen är det inte helt lätt att arrangera tåg från fler europeiska städer till London, det tog många år innan Eurostar kunde förlänga Bryssel-linjen till Amsterdam och det har inte varit helt lätt att bedriva trafiken samtidigt som Amsterdam Centraal byggs om.

**Så vilka städer** på kontinenten kan vara aktuella? Många har nämnts i debatten, Frankfurt, Köln, Düsseldorf, Strasbourg, Lyon, Zürich, Geneve med flera. Men för att det ska vara möjligt krävs det att stationen har plats för pass- och säkerhetskontroll och ett spår över. Och sedan Storbritannien lämnade EU behövs även utrymmen för tullkontroller. Flera bolag har visat intresse för att utöka trafiken, dels nya privata bolag som Evolyn, Gemini och Heuro. Men också etablerade stora statliga bolag som SBB, Renfe och DB.

**I början av april** kom dock en stor nyhet, Trenitalia meddelade att de planerar att börja trafikera sträckan London–Paris från 2029, tillsammans med det privata bolaget Evolyn. För första gången har vi sett ett bolag meddela när de planerar att starta trafik. Trenitalia har dessutom det som krävs för att kunna starta trafik på sträckan. Deras Frecciarossa 1000-tåg används idag i Frankrike, fler tåg är dessutom på väg. Hitachi har fler att leverera och Trenitalia har en option på ytterligare tio tåg. Dessutom har de redan idag erfarenhet av att bedriva egen trafik i Frankrike och vad det kan innebära.

### Förutom London och Paris

finns även planer på att stanna i Lille och Ashford, speciellt den senare stationen kan ge dem en fördel då Eurostar inte längre stannar där sedan pandemin. Dessutom nämner pressmeddelandet planer på att förlänga tågen och även erbjuda tåg från London till Lyon, Marseille och Milano. Ingen av dessa städer har idag en station med en perrong som kan användas för tåg till London, och det är oklart om det finns möjlighet att bygga en sådan. Så om Trenitalia tänker förlänga tågen lär det krävas ett stopp på vägen för passkontroll. Troligen i Lille, men Marne-la-Vallée Chessy skulle onekligen också kunna fungera, även om det kräver att pass- och säkerhetskontrollen återupprättas där.

**Ett annat projekt** som känns mer seriöst och som har mer substans än bara några snygga presentationer är det schweiziska projektet. Schweiz och Storbritannien har undertecknat en avsiktsförklaring på temat och en grupp av experter ska nu undersöka vilka barriärer som finns och vad som krävs för att direkttåg mellan London och Schweiz ska bli verklighet. Av antalet flyg mellan Schweiz och London att döma finns det onekligen efter-



En tom hall på Basel SBB, på vägen mot de franska spåren. Innan Schweiz gick med i Schengen användes detta utrymme för passkontroller. Om planerna på tåg mellan Schweiz och London blir verklighet skulle utrymmet återigen kunna användas för passkontroller.

frågan på resor på sträckan. En godtyckligt vald dag i maj går det totalt 41 flyg från Zürich, Basel och Geneve till London, och troligen även lika många avgångar i andra riktningen. Det borde räcka för åtminstone ett par tåg. Men kräver en attraktiv restid, något som inte är omöjligt då det finns många höghastighetsbanor genom Frankrike, men inte helt lätt heller. Det behövs utrymme för pass- och säkerhetskontroller på schweiziska stationer och separata spår för tåg till London. På grund av de speciella kraven kan man inte heller fylla upp tågen med resenärer på delsträckor, få resenärer skulle nog ta ett tåg mellan

Ett av Trenitalias Frecciarossa-snabbtåg på Lyon Perrache. Sedan ett antal år tillbaka kör Trenitalia inte bara tåg mellan Italien och Frankrike utan även inrikestrafik i Frankrike, så de har den kunskap som krävs för att köra tåg i Frankrike.



Schweiz och Paris som innebär säkerhetskontroller och passkontroll. Det finns många hinder på vägen, men att regeringarna är inblandade borde i alla fall göra det lättare att komma över vissa av dem.

**Tunneln under** Engelska kanalen har utan tvekan varit en succé. Den har gjort att tåget nu är det naturliga valet mellan Paris/Bryssel och London, två sträckor som nog utan tunneln hade legat rätt högt upp på listan över världens populäraste flygrutter. Men samtidigt var förväntningarna nog ännu högre när tunneln öppnade och det finns utan tvekan potential för ännu större succé. Det är en väldigt tätbefolkad del av Europa och utan kraven på passkontroll och säkerhetskontroll hade tunneln nog varit full med tåg från London till stora delar av Europa, så på ett sätt känns det lite som ett misslyckande att det inte går ännu fler tåg i tunneln. Om man kan nu kan säga att ett infrastrukturprojekt är både en succé och ett misslyckande? Men även om vi inte lär se de storslagna planerna från 90-talet bli verklighet är det väldigt positivt att så många jobbar med att få till fler tåg genom tunneln. Hur många av planerna som faktiskt blir av får framtiden utvisa, men förhoppningsvis går i alla någon plan i lås.

Jonas Boström

# Nya tåg till flyget

## Arlanda Express köper nytt



**Ökat tågresande** till Arlanda kombinerat med gamla tåg har gjort att Arlanda Express har beslutat att köpa nya tåg. De har beställt sju tåg från Stadler som ska ersätta de nuvarande tågen i trafiken mellan Stockholm C och Arlanda. De sju tåg som idag används på sträckan byggdes i Birmingham på 1990-talet inför Arlandabanans öppning och har varit med sedan dess, även om interiören har rustats upp och inte längre är original. Även internt har det gjorts upprustningar men ett problem man inte kommer ifrån är att de är rätt korta.

**De nya tågen** kommer att erbjuda mer kapacitet då de är sex vagnar långa till skillnad från dagens fyrvagnarståg och med totalt 323 sittplatser rymmer de nästan 100 sittande resenärer fler. De är en variant av Stadlers populära Flirt-familj som används i stora delar av världen, men anpassade till Arlanda Express trafik med högt golv och dörrar för de höga perongerna på sträckan. Pressmeddelandet nämner även dörrar på två olika höjder, dels dagens 1150 mm, men också stan-

dardhöjden 760 mm. Om det betyder att Arlanda Express planerar att sänka perongerna eller om de bara vill ha lite mer flexibilitet återstår att se. Maxhastigheten kommer att vara 200 km/h, precis som för dagens tåg. Även om det hade funnits planer på att höja hastigheten på sträckan är frågan om den är tillräckligt lång för att kunna spara tid med snabbare tåg, då det ju också innebär sämre acceleration.

**Interiören kommer att** påminna om dagens tåg och resenärerna kommer nog inte att märka så stor skillnad. Som anstår ett flygplatståg kommer det finnas bagageutrymmen för både stora och små väskor, men för resenärer är det inte bara vanliga säten som erbjuds. Utöver det visar bilderna även soffor för de som föredrar det och fasta barstolar vid en lång bardisk längs fönstren. En bardisk som också ser ut att vara i lagom höjd för den som vill stå och jobba med sin dator under resan. Samt mindre bord omgivna av två fätöljer. Totalt är beställningen värd omkring 350 miljoner schweizerfranc och tågen kommer att börja byggas under nästa år. 2029 beräknas de första tågen tas i trafik.

**Jonas Boström**

De nya tågen kommer att ha en varierad inredning med både vanliga säten, soffor och barstolar. Samt dessa fätöljer där två personer båda kan njuta av utsikten över bullerplank, industriområden och förortsbebyggelse på väg till eller från flyget.

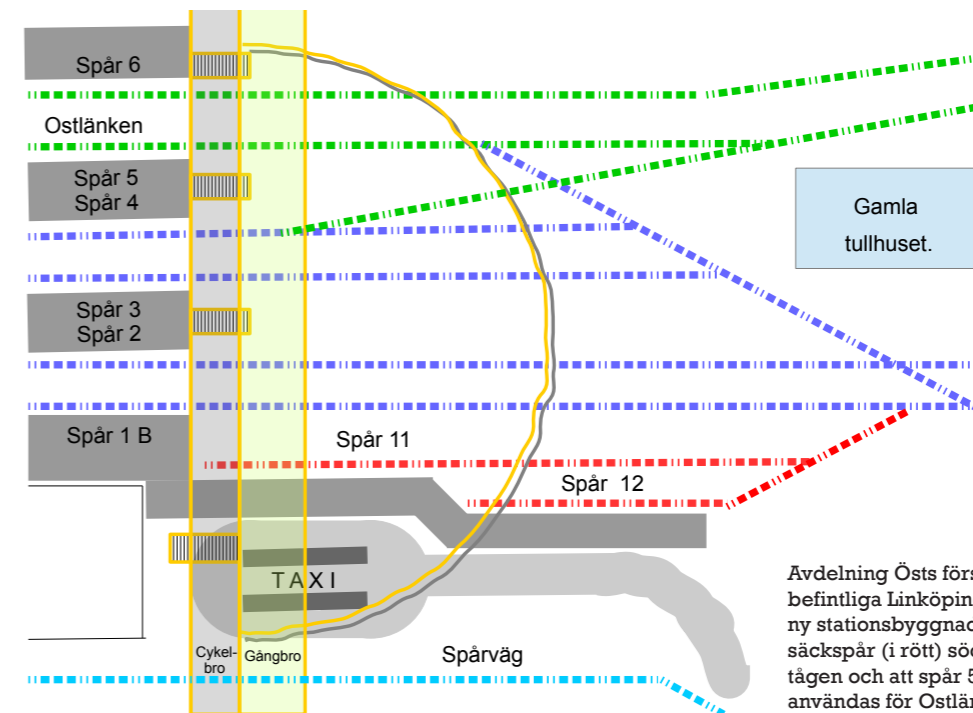


Illustration (båda): Stadler Rail Group

# Framtida Linköping C

## En vision om en ny station på befintlig plats.

Illustration: Bengt Walla. Efter en idé av Nils Johansson.



Avdelning Östs förslag på en utbyggnad av befintliga Linköping C. Förslaget innebär en ny stationsbyggnad ovanför spår 11. Två nya säckspår (i rött) söder om spår 11 för Krösatågen och att spår 5 och 6 byggs om för att användas för Ostlänken.

**Allt fler ser** orimliga konsekvenser av en helt ny station ute på Steninge. Många företag måste jämnas med marken, kostnaden skenar, Tjust- och Stångådalsbanan ska rivas upp. Vi har en betydligt bättre lösning.

**Krösatågen får plats** vid ett nytt perongspår mellan spår 1 och taxiplan. Därmed blir spår 5 ledigt för Ostlänken och vår centrala Centralstation får fler spår än Steninge station. Krösatågen slipper korsa stambanan och dess tågresenärer slipper trapporna och får ännu närmare att gå till centrum, betydligt bekvämare än att tvingas stiga av i Hackefors!

**Ostlänken får nu plats** på spår 5 och 6 närmast Stångån på nuvarande stationsområde. Båda spår 5 och 6 finns redan på plats, så det finns utrymme, även för Ostlänken, bakom gamla tullhuset, över en ny bro, vidare mellan stambanan och Anders Ljungstedts gymnasium där det finns plats för ett nytt dubbelspår längs stambanan med minimal bebyggelse och berör ett fåtal företag.

**Distorp får nu plats** med jordbruk på 240 hektar prima åkermark för att fortsätta producera vårt dagliga bröd. Kommunens brutala barriär med fyra nya spår genom Torvinge, Kallerstad och Steninge skulle tvingat 30-talet företag i spårslinjen att försvinna eller flytta till Distorp.

**Våra miljö- och klimatmål** kräver betydligt större andel resor på räls än på tröga gummidäck med femton gånger högre rullmotstånd och åtföljande mångdubbelt högre energiförbrukning och partikelutsläpp PM10. Lösningen finns i energieffektiv spårtrafik. Vi räknar med att Ostlänken efter hand ska generera minst dubbelt så många tågresenärer för att nå uppställda miljö- och klimatmål. Dubbelt så långt att gå till Steninge och en halvmil till Hackefors motverkar miljömålen.

**En arkitekt har** hjälpt oss att gestalta en CAD-modell av hela stationsområdet med nya kontorslokaler och en ny avgångshall med restauranger ovanför spår 11 vid den nya gångbron. Det går

utmärkt att exploatera det åtråvärda spårområdet utan att riva rälsen. Vi vill förlänga Repslagaregatan med en gång- och cykelbro över Järnväggsgatan, taxiplan och alla spår 11, med rulltrappa ned till varje perong.

**Linköping** – där idéer blir verklighet, kan få en ny station ovan spår 11 med kortare byggtid för en tiondel av kostnaden för Steninge station.

**Bengt Walla**  
ordförande, avdelning Öst

Artikeln har tidigare varit publicerad i Östgöta Correspondenten

# Ostkustbanans framtid

## Rapport från ett seminarium



Foto (båda): David Gubler, CC-BY-NC-SA

X-tåget från Gävle mot Sundsvall passerar Gnarp. En bild som tyvärr är alldeles för representativ för Ostkustbanan, ett kurvigt enkelspår där hastigheten kunde varit högre.

**Tisdagen 18 mars** 2025 anordnades Forum för Nordiskt Järnvägssamarbete ett seminarium om utbyggnad av Ostkustbanan: Gävle–Härnösand med fortsättning på Ådalsbanan via Västerasby till Långsele.

**Första talare var** Ingela Bendrot, VD för Nya Ostkustbanan. Denna organisation har samlat tretton kommuner i två län och verkar för en snar utbyggnad av Ostkustbanan till en dubbelspårig järnväg med hög kapacitet som ett kortare alternativ till Norra Stambanan. I Västerasby ansluter Ådalsbanan till Botniabanan, som visserligen är enkelspårig, men som ändå har hög kapacitet och tål såväl höga hastigheter som tung axellast.

**Den nuvarande** Ostkustbanan var klar 1927 efter elva års byggtid i flera etapper. Den är en 27 mil lång enkelspårig och från början privat järnväg med relativt låg standard även om den har rustats upp på flera ställen under åren. Mellan Iggesund och Hudiksvall lades linjen om redan 1994. Här är emellertid fortfarande trångt. Järnvägen går sedan rakt igenom Hudiksvalls centrum och passerar under Stadshotellet.

**De största** ombyggnaderna skedde 1997, då en helt ny linje drogs väster om Söderhamn, vars nya station ligger en bra bit utanför stadens centrum, samt 1999, då en ny rakare linje byggdes norr om Söderhamn genom den nära 4 km långa Norralatunneln. Omedelbart söder om Sundsvall är ombyggnad till dubbelspår på gång trots att här inte finns mycket utrymme att bygga på. Vid Gnarp går spåret i vida bågar för att undvika alltför branta backar. Detsamma gäller mellan Sundsvall och Timrå och vidare mot Härnösand. Till slut har järnvägen norr om Härnösand mot Kramfors 2012 fått en ny sträckning med en hög bro över Ålandsfjärden och tunnel genom berget. Fortsättningen genom Ådalen är fortfarande krokig. Generellt har banan kraftigt varierande standard och klarar bara relativt korta tåg och låg hastighet. Kapacitetutnyttjandet är tidvis över 90 %, vilket innebär en allt för hög störningsrisk.

**För närvarande körs** snabbtåg mellan Gävle och Sundsvall/Umeå på Ostkustbanan liksom vissa nattåg till Norrland. Dessutom kör länstrafikbolaget X-trafik pendeltåg i Gävleborgs län. Viss godstrafik använder även Ostkustbanan men merparten går på Norra Stambanan.

**Nya Ostkustbanan** har redan i elva år planerat för en ny dubbelspårig järnväg såväl för att generellt kunna öka hastigheten som för att kunna köra tunga godståg på sträckan. Detta beräknas totalt komma att kosta cirka 45 miljarder kronor, inklusive en viss ombyggnad av Gävle och Sundsvalls stationer och vara klart tidigast år 2035.

**Efter beskrivningen** av Ostkustbanan berättade Lotta Rönström vid North Sweden European Office i Bryssel om TEN-T. Detta är ett Europagemensamt transportnät med moderna krav för både tåg och väg. Järnvägsnätet är indelat i ett stamnät och lokala förbindelser. Stamnätet, som ska tåla 100 km/h för godståg och 160 km/h för persontåg, vill man ha klart 2030. Det ska då sträcka sig genom hela Sverige längs bland annat Ostkustbanan och Botniabanan. Detta kommer att skapa stora värden för såväl Sverige som EU och Nato.

**Sverige klarar ännu** inte de uppsatta kvalitetskraven och har inte heller den redundans i systemet som måste till. TEN-T är både politiskt och militärt prioriterat, men det tar tyvärr lång tid att bygga ny järnväg. Botniabanan var klar

2010 och bygge av Norrbotniabanan har nyligen påbörjats, varför det kommer att ta många år innan den är färdig. Tillsammans med Ostkustbanan kommer dessa emellertid så småningom att bilda en effektiv transportkorridor som når cirka fem gånger så stor befolkning som Stambanorna samtidigt som de läggs nära kusten och kan samtrafikera med sjöfarten.

**Generellt utnyttjas** Norrlands järnvägar till 80–90 %. Nya Ostkustbanan kommer tillsammans med Norrbotniabanan så småningom att lösa många av de kapacitetsproblem som finns idag. Det gäller såväl högre bärighet och hastighet som mindre lutning, max 10 %. Detta är betydligt mindre än på Stambanorna genom Norrland som närmar sig 20 % samtidigt som banorna är kurviga, vilket begränsar både hastighet och lastförmåga. Ett dubbelspår ökar kapaciteten med 4–6 gånger samtidigt som störningskänsligheten minskar kraftigt. Detta kommer inte minst att gynna pendlingen när arbetsmarknadsregionerna växer rejält, vilket kommer att vara extra positivt för Hudiksvall och Härnösand. Men till och med veckopendling Stockholm–Umeå blir möjlig.

**Allt detta gör** att Nya Ostkustbanan kommer att bli ekonomisk lönsam trots de stora investeringskostnaderna som beräknas till nära 2 miljarder kronor per mil, vilket delvis ska bekostas med lån och pengar från EU. Detta är ändå betydligt billigare än till exempel Ostlänken och Göteborg–Borås som beräknas kosta 7 miljarder kronor per mil.

**Tredje föredragshållare** var Ulla-Stina Ingmarsson som är koordinator för TEN-T på Trafikverket. TEN-T omfattar alla transportslag, men är tydligast för järnväg. Förutom de krav på hastighet i stamnätet, som nämnts tidigare, krävs även 22,5 tons axellast och tåglängder på minst 740 m. Sverige klarar redan nu åtskilliga av dessa krav, men långtifrån alla kommer att vara fyllda till 2030, men möjligen 2040. Detta gäller bland annat ERTMS.

**Från Trafikverket** medverkade även utredaren Hans-Olof Åström. Han berättade att vissa dubbelspårsarbeten på Ostkustbanan redan kommit igång på sträckorna Gävle–Kringlan och Sundsvall–Dingersjö–Njurundabommen samt planering av en ny sträckning Enånger–Stegskogen söder om Hudiksvall. Dessut-

om är triangelspår under planering både mellan Mittbanan och Ostkustbanan norr om Sundsvall samt vid Västerasby för att tillåta direkt anslutning mellan Ådalsbanan och Botniabanan.

**Till slut kommenterade** Nils Ahlm från Trafikverket det aktuella läget. Han nämnde att den kapacitetsbrist som redan finns för järnvägarna i Norrland sannolikt kommer att öka under de kommande åren, även om prognoserna är osäkra. Men även banorna genom Bergslagen har kapacitetsbrist. Detsamma gäller även järnvägen genom Umeå som består av en mycket lång enkelspårsträcka. Kapacitetsproblemen varierar naturligtvis under dygnet, men på grund av att de flesta tåg kör mycket långa sträckor, drabbas de nästan alla av att det någon gång under färden är trångt på spåren. Trots att det redan nu finns många mötessträckor längs Ostkustbanan, räcker inte detta, utan ett dubbelspår behövs så snart som möjligt.

**Stig Forshult**

En försmak av framtiden för Ostkustbanan, den nybyggda mötesstationen Dingersjö en dryg mil söder om Sundsvall. Stationen är 2,8 km lång och byggd med tanke på att kunna bli en del av ett framtida dubbelspår på sträckan.



# Nytt från Transportforum

## Om Ostlänken, Norrbottenbanan bland annat.

**Infrastrukturminister** Andreas Carlson (KD) var en av invignings-talarna på Transportforum som traditionellt gick av stapeln i Linköping i januari. Närmare 1200 personer samlades under två dagar för att diskutera olika transportpolitiska frågor.

**Höjningen av anslaget** i nästa Nationella plan som gäller åren 2026–2037 är rekordstor, 27 % och 1 171 miljarder är ramen i riksdagsbeslutet från december. Andreas understryker att ökat underhåll är en viktig prioritering, särskilt vägunderhållet. 500 miljoner extra anslås redan i år i vårdringsbudgeten.

**Trafikverket har fått** till 30 september på sig för att komma med ett förslag hur pengarna ska fördelas på olika projekt. Beslut om detta fattas nästa år av regeringen. Huvudmålet är att förbättra för arbetspendling och godstrafiken.

### Fast förbindelse mellan Danmark och Tyskland

Den fasta förbindelsen mellan Danmark och Tyskland, Fehmarn-Bält kommer att påverka Sverige mycket. Så redan nu

har regeringen prioriterat sex åtgärder på järnvägen i Skåne som ryms i nu gällande plan. Kapaciteten på Öresundsförbindelsen ska öka med 30 % till 2029.

**Alternativ finansiering** nämns i beslutet. OPS-lösningar (*Offentlig-Privat samverkan. Den lösning som användes när Arlandabanan byggdes. Reds. amn.*) diskuteras och Lund-Hässleholm, Malm-banan, Trondheim-Sundsvall och Oslo-Göteborgs hamn är tänkbare projekt. Två riksdagsmän från KD skriver i Sydsvenskan om att utbyggnaden av Lund-Hässleholm måste forceras med tanke på Fehmarn-Bält. Tidigare infrastrukturministern Catharina Elmsäter Svärd ingår i en Malm-banegrupp som ska titta på bra lösningar för denna viktiga järnväg. Nästa etapp av Norrbottenbanan i

Umeå kommun är nu upphandlad och ska vara klar 2026. Sedan fortsätter arbetet till Skellefteå.

**Beträffande diskussionen** om Trafikverkets eventuella delning konstaterade Carlson att stora omorganisationer sällan löser problemen. Ulrika Heie (C), ordförande i Trafikutskottet, noterade att Nato-medlemskapet ökar kraven på en robust järnväg. Trafikverket har redovisat punktligheten för svensk järnväg under 2024 till 87 %, vilket är det sämsta resultatet sedan 2010.



Illustration: Nyköping-Östgötalänken AB

### Ostlänken, två nya spår mellan Järna och Linköping

Dåvarande infrastrukturministern Tomas Eneroth tog 2017 första spadtaget i projektet Ostlänken. Det var för Kardonbanan, en anslutning från södra stambanan till Norrköpings hamn. Sedan började bygget av en ny godsbangård för Norrköping i anslutning till den, som tas i drift i mars 2025. Flera andra förberedande arbe-

kommun. Ett resecentrum kommer att byggas i Vagnhärad i Trosa kommun. Planen för bibanan till Nyköping med stationer i Nyköping och på Skavsta är klar. Arbetet med Nyköpings nya Rese-centrum och spårområde pågår. Senast är det järnvägsplanen för Skavsta-Stavsjö som fastställts.

Foto Patrick Degerman/ Norrbottenbanegruppen



ten har genomförts under åren, men det var i november 2024 som första spadtaget för de nya spåren från Järna till Linköping togs. När de är klara år 2035 finns fyra spår från Stockholm till Linköping. Budgeten för 16 mil ny järnväg är 91 miljarder.

**Genom Ostlänken** kommer Mälardalsregionen att fungera ännu bättre som en stor arbetsmarknadsregion. Restiden mellan Linköping och Stockholm kommer att kortas med 30–40 minuter. För pendlingen i Östergötland är bristen på spårkapacitet mellan Linköping och Norrköping en hämmande faktor. Även västra stambanan får bättre förutsättningar för regularitet och punktlighet när Katrineholm avlastas.

**Fyra järnvägsplaner är klara** och godkända av Regeringen; Gerstabergr-Långsjön i Södertälje, Långsjön-Sillekrog och vidare till Sjösa i Nyköpings

**Järna-Norrköping utgör** den första etappen av Ostlänken. När den öppnas för trafik i början av 2030-talet blir det positivt för hela Södra stambanan. Regeringen har ändrat sig och prioriterar nu utbyggnaden av sträckan Lund-Hässleholm med två nya spår så även i söder ses ljuset i tunneln för snabbare förbindelser mellan Stockholm och Malmö/Köpenhamn och vidare till kontinenten.

### Sträckan

Norrköping-Linköping ska vara klar 2035. För Bäckeby-Linghem sker ett samråd under 2025. I Linköping har ett samråd om den nya sträckningen genom stan med station i Steninge genomförts. Samarbetet mellan kommunen och Trafikverket är konstruktivt, men frågan om en markförlagd eller upphöjd station är inte avgjord. Stångålsbanans eventuella anslutning utreds i ett särskilt projekt.

Erik Söderberg

# Göteborg-Borås

## En berättelse om avdelning Västs kampanj för banan

**I**nom avdelning Väst har vi under 2024–25 valt att genomföra en kampanj för att utveckla de mindre banorna i Västsverige. Dessa är mycket viktiga för att hjälpa fler att välja bort bilen och stötta klimatomställningen. En av de banor vi engagerat oss för är den befintliga järnvägen Göteborg–Borås.

**En ny järnväg** Göteborg–Borås ser nu ut att realiseras sedan regionen och de berörda kommunerna tillsammans med Trafikverket efter långa förhandlingar lyckades komma fram till ett beslut om en ny järnväg via Mölndal C. Den slutliga lösningen innehåller också en bibana via Mölnlycke station på den befintliga banan. Den nya järnvägen kommer inte att vara utformad för att möjliggöra godstågstrafik. Den befintliga banan kommer därför att behållas eftersom den är ett viktigt stråk för godstransporter, och kan fortsätta att betjäna de mindre orterna mellan Borås och Mölnlycke.

**Planeringen för den nya** järnvägen siktar på att den ska kunna öppnas under 2038. Många boende i Mölnlycke har dock protesterat mot projektet. Man befärdar allvarliga störningar både under

Västtrafikståg på Mölnlycke station



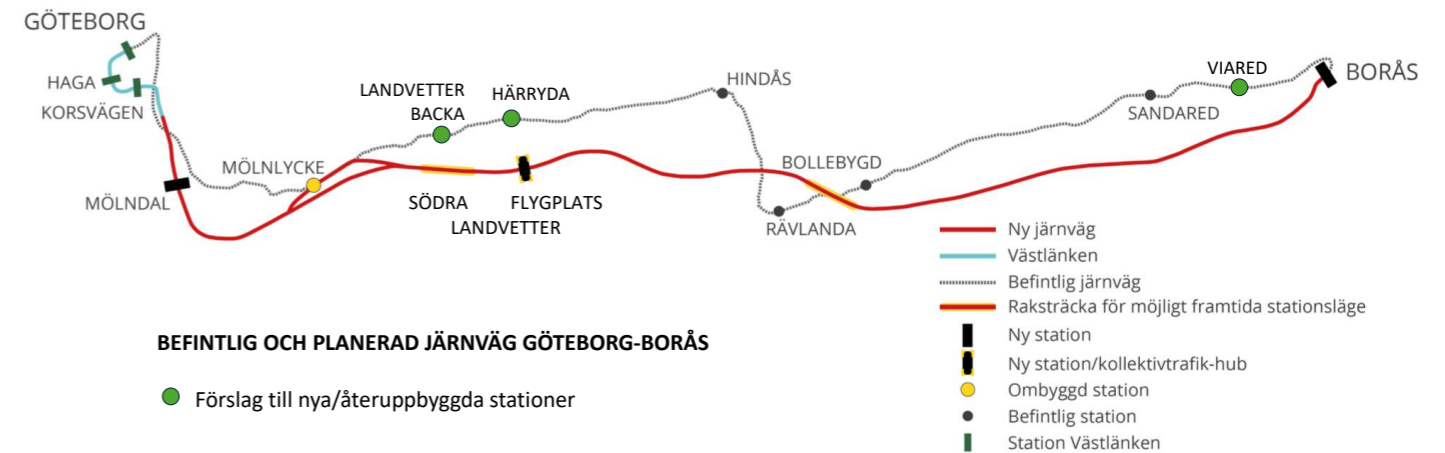
byggstiden och med den färdiga banan. Risker är stora att de kommande järnvägsplanerna kommer att överklagas och därmed försena projektet. Det kan därför dröja mer än 14 år innan den nya järnvägen kan tas i bruk. Det finns då all anledning att utnyttja den befintliga banan bättre än idag. Den kommer att fylla en viktig funktion i framtiden varför det finns all anledning att rusta upp för att få en ökad kapacitet.

**Boråsbanan är den** sämst utnyttjade banan i landet i förhållande till sin kapacitet och transportbehov i området. Tågplanen 2025 innefattar på vardagar 8 tågpar med Västtåg och 4 tågpar med SJ:s tåg Göteborg–Kalmar, som dock bara gör uppehåll i Borås. Därutöver 6–7 godståg. Här kan det vara slående med en jämförelse med södra Bohusbanan som tekniskt sett har stora likheter med Boråsbanan. I nuläget trafikerar den av 20 tågpar Göteborg–Uddevalla. På sträckan Göteborg–Stenungsund 28 tågpar, och Göteborg–Ytterby 31 tågpar. Antalet kommer att utökas när Västlänkens etapp 1 öppnar 2027. Ytterby som har ett liknande resandeunderlag som Mölnlycke har alltså fyra gånger fler tåg. Varför det är på det viset

är något av en gåta. Befolkningsunderlaget mellan Uddevalla och Göteborg är lite större än mellan Borås och Göteborg om man inte inkluderar Uddevalla resp Borås tätorter. Längs Boråsbanan bor cirka 53 000 invånare, medan det längs södra Bohusbanan bor cirka 80 000 invånare. Borås kommun har 115 000 invånare, men alla kan nog inte räknas in i resandeunderlaget för Boråsbanan.

**I tekniskt avseende** är banorna ganska lika. Genomsnittshastigheten för Västtågen är ungefär densamma och det finns flera mötesspår anpassade för långa godståg. Västtrafik förklarar den undermåliga tågtrafiken med att Göteborg–Borås har betraktats som ett busstråk. Det är också en mycket intensiv trafik med bussar. Direktbussar Borås–Göteborg går med dubbeldäckare med 7 minuters mellanrum i högtrafik. Från Mölnlycke och Landvetter tätorter går ett stort antal bussar parallellt med tågen in mot Göteborg – ofta med 5 minuters mellanrum. Flera busslinjer går parallellt med tågen mellan Mölnlycke, Bollebygd och Borås. Antalet Västtrafikbussar som passerar på riksväg 40 vid Delsjömotet i utkanten av Göteborg uppgår till mer än 1200 om man räknar båda riktningar. Det här är enligt vår uppfattning inte hållbart. Dagens flöde av bilar och bussar in till Göteborg skapar en orimlig trafiksituation. Västtrafik antyder själva att antalet bussar i stråket Borås–Göteborg inte kan ökas mer. Trafikverket skrev 2021 i en utredning angående stråket Göteborg–Borås: ”Väg 40 är i stort sett maximalt utnyttjad i dagsläget och kan endast med svårighet hantera mer trafik”.

**Tillkomsten av den nya** banan kommer att möjliggöra en överflyttning av resandet till tåg. Mölnlycke, Borås och Landvetter flygplats kommer att ha minst 15-minuterstrafik. Men det hjälper inte de mindre orterna längs den gamla banan. Då den nya banan dessutom kommer ti-



digast om 14 år finns det all anledning att snarast rusta upp och modernisera den gamla banan. En omfattande upprustning är planerad att starta våren 2028 då banan kommer att vara helt avstängd sannolikt minst ett år. Arbetet omfattar bland annat utbyte av kontaktledningsanläggningen, slipersbyten, utbyte av ställverk på sju driftplatser, upprustning av alla sex tunnlar och förbättring av ett antal plankorsningar.

**Enligt Västtrafik** planerar man att utöka trafiken när upprustningen är klar, i nuläget kan man dock inte ange hur många tåg det blir. Det pågår för närvarande diskussioner mellan SJ och regionerna om trafiken Göteborg–Kalmar från 2030 när banan är upprustad. Det kan då bli aktuellt med uppehåll i Mölnlycke och eventuellt Bollebygd. Gissningsvis kommer Västtrafik att satsa på entimmemstrafik större delen av trafikdygnet via den befintliga banan från 2030. Det är naturligtvis ett framsteg, men fortfarande otillräckligt för att på allvar locka resenärer från buss eller bil. Det kommer att ta närmare 10 år till innan den nya banan invigs. Det är också i närtid som vi måste vidta alla ansträngningar för att reducera koldioxidutsläpp och luftföroreningar från vägtrafiken. Genom begränsade förbättringar borde man kunna erbjuda halvtimmemstrafik. Då vi inte fått ta del av några detaljer kring den omfattande upprustningen 2028–29 är det svårt att ange exakt vad som krävs därutöver. Det kommer med all sannolikhet att finnas trimningsåtgärder som till mycket begränsade kostnader kan möjliggöra ökade hastigheter. Det kan behövas ytterligare något mötesspår.

**Vid Landvetter Backa** och Härryda har det funnits stationer tidigare. Här vore det naturligt att återuppbygga dessa. Tätorten Landvetter har cirka 10 000 invånare, och Härryda drygt 2 000 invånare om man räknar in landsbygden. Dessutom borde ett nytt stationsläge kunna bli aktuellt vid Viared i Borås kommun där det under senare tid vuxit upp ett stort verksamhetsområde.

**Härryda kommun har** ställt sig tveksamma till att återuppbygga de gamla stationerna. Härryda anser man har för litet resandeunderlag, och kommer inte att expandera då orten ligger i flygplatsens bullerzon. Det gamla stationsläget vid Landvetter Backa har inte ett optimalt läge med hänsyn till hur bebyggelsen ser ut idag. En station här kräver en hel del utveckling av infrastrukturen omkring stationsläget för att möjliggöra ett bra flöde av bussar och bilar till stationen. Förmodligen en stor kostnad för kommunen, men med tanke på att det i nuläget bor 10 000 invånare här är det rimligt med en station på den gamla banan även sedan den nya kommit till.

**Kommunen planerar nya** bostäder och verksamheter i ett område som kallas Landvetter Södra. Det ligger mellan den befintliga och den nya banan. Man vill därför satsa på en station för Landvetter Södra vid den nya banan. Den kommer dock inte att hamna i ett attraktivt läge för de som bor i dagens Landvetter norr om motorvägen riksväg 40. Vi vill därför hävda att det behövs stationer både vid Landvetter Södra och Landvetter Backa. Den senare kan nyttjas även av boende i Landvetter Södra.

**Sammanfattningsvis** hävdar vi från Järnvägsfrämjandet avd Väst följande:

- Den nya banan kommer sannolikt längre fram att byggas vidare österut
- Den kommer att nyttjas främst för interregional och fjärrtrafik i framtiden
- Den befintliga banan kommer att kunna erbjuda en bra lokaltrafik för de mindre orterna
- Ambitionen bör vara halvtimmemstrafik på den befintliga banan, åtminstone Mölnlycke–Göteborg
- Kapaciteten bör höjas genom trimningsåtgärder, förlängda plattformar och ytterligare något mötesspår
- Nya stationer bör öppnas vid Landvetter Backa, Härryda och Sjömarken/Viared

Vi försöker därför påverka Västra Götalandsregionen och Västtrafik att driva på Trafikverket för att höja både kvalitet och kapacitet på den befintliga banan, och göra detta redan innan den nya kan tas i bruk.

**Dessa synpunkter** har vi framfört vid möten med kommunledningarna i Härryda och Bollebygds kommuner. Vi har också haft uppe frågorna med trafikstrateg på Västtrafik, infrastrukturstrateg på VG-regionen samt vid möte med ordförande i regionens infrastruktur- och kollektivtrafiknämnd.

**Bertil Söderquist**

# Ett lyft för järnvägen

## Recension av en nyutkommen bok

**H**ur kan tågtrafiken få en större roll och fungera bättre? Den frågan får vi svar på i en nyutkommen antologi, där olika författare i 16 korta kapitel visar vägen. Det är Resenärerna - en riksorganisation för kollektivtrafikens konsumenter - som 2025 publicerat denna antologi med Karin Svensson Smith som redaktör.

### Höghastighetståg

Det stora lyftet för järnvägen skildras i ett kapitel om höghastighetståg. I Spanien byggdes en ny 53 mil lång järnväg mellan Madrid och Sevilla, som stod färdig 1992 efter 6 års planerings- och byggtid. Resandet tiofaldigades från cirka 300 000 resenärer per år till 2,9 miljoner 2019. Från andra källor kan inhämtas att både bilens och flygets andelar av trafiken halverades på sträckan. Liknande glädjande exempel beskrivs från Italien.

**Kina är det land** i världen där man byggt mest höghastighetsbanor, 4000 mil. Där bygger man nya banor på bro på betydligt kortare tid än vad som planeras i Sverige. Man använder sig av 40 meter långa brosegment som tillverkas i fabriker och monteras med hjälp av stora lyftmaskiner. I Sverige har Skanska föreslagit att man bygger den 59 km långa sträckan mellan Lund och Hässleholm på bro i seg-

Foto: Ulf Flodin



ment om 40 meter.

Man erbjuder sig bygga cirka en mil per år till en kostnad av 2,5 miljarder kronor per mil. I Frankrike har den 32 mil långa sträckan från Tours till Bordeaux byggts på sex år för ungefär den kostnaden per mil. Detta kan jämföras med den planerade Ostlänken, som beräknas kosta 6,5 miljarder kronor per mil. Förklaringen till de lägre byggkostnaderna i framgångsrika byggnationer är att man har en separat organisation för byggprojekten, liksom man hade för Öresundsbron.

### Nya banor

Antologin ger förslag på nya järnvägssträckningar, exempelvis mellan Oslo och Stockholm. Avståndet är omkring 40 mil och med delvis ny bansträckning kan restiden kortas ner till 2.55. I dag tar resan 5.20. Ostkustbanan mellan Gävle och Kramfors behöver få dubbelspår. Det är trångt på befintligt enkelspår.

**Ett återkommande** motiv för nya banorna är att vidga arbetsmarknaderna och därmed öka produktiviteten. För att få fram tillräckligt med investeringsmedel förordar många av författarna att det offentliga samverkar med privat kapital.

### EU

EU har stora ambitioner för ökad järnvägstrafik. I en förordning från 2019 "Green Deal" vill EU verka för att minska utsläpp av växthusgaser med 55 % till 2030 jämfört med 1990 års nivåer. En förordning är bindande och brott mot en sådan kan innebära straff i form av böter för länder som avviker från Förordningen. För att verkställa förordningen har man bland annat en målsättning att trafiken på höghastighetsjärnväg ska fördubblas fram till 2030.



Karin Svensson-Smith berättar om boken på Järnvägsfrämjandets årsmöteshelg i Göteborg.

### Trafikverket

Mycket kritik har riktats mot Trafikverket för dess sätt att förvalta järnvägen. Den av regeringen år 2023 tillsatta Produktivitetskommissionen har funnit att Trafikverket är en trögriktig, svårstyrd och svåröverskådlig organisation. Upphandlingarna är ineffektiva och innovationstakten låg. Trafikverkets transaktionskostnader i form av sökkostnader för entreprenörsföretag, kontraktskrivningskostnader och kontrollkostnader är orimligt höga. Dessa kostnader har ökat sin andel av de totala produktionskostnaderna sedan 2015. Antalet anställda på Trafikverket var 7 800 år 2011 och 11 650 år 2023.

### Ett järnvägsverk

För att få ordning på den svenska järnvägen föreslår flera av författarna att Trafikverket måste förändras. Att järnvägsansvaret ska brytas loss från Trafikverket. Vi har ju redan ett Luftfartsverk och ett Sjöfartsverk, så varför inte även ett Järnvägsverk. I detta kunde man samla alla järnvägens funktioner i ett statligt verk med helhetsansvar för järnvägens underhåll

och verkstäder, bangårdar och stationsbyggnader. Genom att behålla underhållet i egen regi och därmed bygga upp en egen kompetens inom ett järnvägsverk skulle man slippa det dyra upphandlingsförfarandet.

**Övriga kapitel handlar** om framgångsrik regional tågtrafik i Skåne, tåg ur arbetsmarknadsperspektiv, turism och fritidsresor, vad gör tåget attraktivt, vad styr biljettpiserna samt slutligen fem råd till beslutande politiker från Resenärerna.

### Mina kommentarer

En organisationsförändring är ju ingen garanti för framgång. En gång i tiden var Statens Järnvägar en enda organisation. SJ bildades 1888. Men nya organisationsideologier kom och 1988, således efter etthundra år, delades SJ upp i Banverket och SJ tågtrafik. 2001 blev det statliga affärsverket, styrt av regeringen, ett aktiebolag med vinstkrav som överordnat mål. Vägverket och Banverket slogs samman 2010. Järnvägens nuvarande trafikökning började ca 1990 och fortsätter. 1995 var resandet per invånare ca 70 mil per år, 2019 var resandet per invånare 140 mil

per år. Orsaken till det är sannolikt att människor vill om möjligt resa miljövänligt trots bristande punktlighet. Bilresandet räknat som resande per invånare och år har legat still sedan 2005 på 1100 mil. Organisationsförändringarna under 2000-talet har inte hindrat järnvägstrafikens utveckling så att det märks i statistiken. Men med bättre organisation genom att samla järnvägskunskap och vilja så kunde järnvägens resandeökning blivit ännu större.

**Boken** "Ett lyft för tågtrafiken" tycker jag ger en tydlig signal om att det naturligtvis är möjligt att vår järnväg skulle kunna fungera lika bra som i Schweiz, där 20 % av allt persontrafikarbete sker med tåg mot 10 % i Sverige.

**Men innan vi är där** måste våra politiker inse att vi medborgare kräver det. Vi ökar trycket på politikerna genom att fortsätta resa alltmer med tåg. Förhoppningsvis väger då våra röster tyngre än lobbyisternas för andra trafikslag.

Ulf Flodin

# Två dagar på Västkusten

## Rapport från årsmöteshelgen

**April var det** traditionsenligt dags för föreningens årsmöteshelg, i år gick den av stapeln i Göteborg. Närmare bestämt i Annedals lägenhetsmuseum, en charmig liten tegelbyggnad i Göteborgs stadsdelen Annedal.

**Som traditionen bjuder** ägnades lördagen åt föredrag och diskussioner, i år var det tre föredragshållare. Den som inledde helgen var Karin Svensson-Smith som berättare om Resenärernas nya bok som nämns på föregående uppslag. Deltagarna fick en noggrann genomgång om de problem som boken tar upp och förslag på förbättringar. Ett mycket lärorikt och intressant föredrag.

**Därefter presenterade** föreningens styrelseledamot Klas sina planer för framtida trafik banor mellan Stockholm och Göteborg. Hans vision för den trafiken är en framtid med tre järnvägar mellan städerna för att dels ge redundans och dels utöka mellanmarknaden till fler orter längs vägen. Hans förslag går ut på att nuvarande Västra stambanan kompletteras med dels en bana öster och söder om Vättern, liknande de planer som nuvarande regering skrotade när de tillträdde. Och dels med en ny dubbelspårig elektrifierad förbindelse som skulle i princip följa MälARBanan från Stockholm till Hallsberg via Västerås och Örebro och sedan Kinnekullebanan och vidare till Göteborg via Mariestad, Lidköping, Vänersborg och Trollhättan. Ett förslag som han har presenterat tidigare i Klart Spår (se nr 3/2024). Samtidigt görs Västra stambanan om till en höghastighetsbana då det är färre orter och längs den banan och den till stora delar redan går spikrakt genom landskapet.



Annedals museum i Göteborg, där mötet hölls.

**Fördelen med det** förslaget är inte bara snabbare tåg mellan landets två största städer, utan också större chans för att kunna omlada tåg vid problem med järnvägen, och det skapar även fler smidiga direktförbindelser. Dels skulle det innebära att Göteborg får direkttåg till Linköping och Norrköping, och dels ger det direkttåg från Trollhättan och Vänersborg till Örebro, Västerås med flera orter norr om Mälaren. Med en ny bana Uppsala–Enköping skulle det också kunna ge direkttåg till Uppsala och Arlanda.

**Lördagens sista** talare var Per Corshammar som pratade om brobanor och vilka fördelar och nackdelar de har jämfört med konventionell järnväg på marken. I Kina har flera järnvägar byggts på broar med prefabricerade broelement som levererats från en fabrik och monterats på plats.

**På söndagen blev det** därefter sedvanligt årsmöte som förlöpte utan större dramatik. Styrelsen fick förstärkning med två nya suppleanter och motionen bifölls. Det blev även intressanta diskussioner om föreningens framtid och hur man bäst driver frågan om en bättre järnväg mot en regering som kanske inte har det som sin hjärtefråga. Vi vill tacka alla medlemmar som deltog på mötet för deras tankar, synpunkter och åsikter.

*Jonas Boström*

## På gång i föreningen

### Avdelning Väst

Avdelning Väst har möte följande dagar under hösten:

8 augusti  
12 september  
10 oktober klockan 13  
14 november  
12 december

Mötena äger rum i lilla huset, Pixbovägen 5 i Mölndal. Mötestid 12.30-15.30 om inget annat anges.

**Under hösten 2024 och våren 2025** har aktiva i avdelning Väst träffat representanter för Västtrafik, Västra Götalandsregionen, Västsvenska Handelskammaren, politiker i olika västsvenska kommuner och Synskadades Riksförbund för att informera om våra förslag när det gäller kollektivtrafiken i Västra Götalandsregionen.

Med Markus Gunnervall, trafikstrateg, och Pontus Gunnäs, affärsansvarig tåg, Västtrafik, diskuterades Bohusbanan, Kinnekullebanan och Boråsbanan.

Max Falk, infrastrukturstrateg i Västra Götalandsregionen, fick en presentation av såväl förslaget till ett ökat samarbete med andra infrastrukturintressenter som våra tankar om förbättringar på Bohusbanan, Boråsbanan och Kinnekullebanan. Genom att exempelvis låta Södra Bohusbanan bli ett pendelstråk och göra tåguppehåll i Jörlanda och Säve igen, skulle fler kunna välja tåget i stället för buss eller bil.

Markus Ottemark, som är ansvarig för infrastrukturfrågor på Västsvenska Handelskammaren, har fått ta del av vårt förslag till ett bättre samarbete mellan olika intressenter i infrastrukturfrågor i Västsverige. Några inspirationskällor till förslaget är Mälardalsrådet, Norrbottenbanan AB och samarbetet i Skåne.

Med kommunalrådet i Göteborg, Emmyly Bönfors (C), diskuterades ett förslag om tågstopp i Säve, och med kommunalrådet och kommunstyrelsens ordförande i Stenungsunds kommun,

### Avdelning Öst

Avdelning Öst bjuder in till öppna medlemsmöten hos Studieförbundet Vuxenskolan på Vasavägen 3, nära Linköpings centrala Centralstation, tredje torsdagen varje månad utom juli. Vi samlas kvart i fem till te och smörgås och öppnar vår Zoom-kanal kl. 17-20 för deltagare på distans.

Vårterminen avslutar vi den 19 juni klockan 16:45 med ett torsdagsmöte med våra lokala systerföreningar i Våffelstugan vid Nykvarns sluss, som är sista slussen nedströms i Kinda kanal. Här kan vi välja förrättsvåffla med skagenröra eller en traditionell efterrättsvåffla i trädgården eller inomhus, om det råkar regna.

Höstterminen börjar vi 21 augusti och håller därefter möten 18 september, 16 oktober, 20 november och grötmöte 18 december.

Olof Lundberg (S), ett förslag om pendeltågsstation i Jörlanda. Vid mötet med kommunalrådet i Mölndals kommun, Eric Nilsson (C), var ämnet den framtida kollektivtrafiken i kommunen och förslaget till spårvägstrafik till Balltorp.

Kommunalråden i Härryda kommun Per Vorberg (M) och Patrik Linde (S) har fått ta del av ett förslag till hur gamla Boråsbanan skulle kunna användas för pendeltåg, främst från Härryda och Bollebygds kommuner, och hur man skulle kunna köra regionaltågen mellan Göteborg och Borås oftare.

Boråsbanan med tonvikt på bättre tågförbindelser för Bollebygd var även ämnet vid två möten med politiker i Bollebygds kommun. I det första mötet deltog kommunalrådet Ulf Rapp (S) och 2:e vice ordförande i kommunstyrelsen Ingridh Anderén (M). I det andra mötet, några dagar senare, träffade vi oppositionsrådet Daniel Persson (SD) och delar av oppositionen – fem personer från SD och en person vardera från KD och Folkets Röst.

Upprustningen av Kinnekullebanan, triangelspår i Håkantorp och Västgöta Tvärlänk var ämnen vid ett möte med sekreteraren i Sjukvårdspartiet Västra Götaland, Leif Eriksson.

Med Maria Campbell från Synskadades Riksförbund diskuterades destinationsskyltarna vid bussgatorna, med anledning av att de har tagits bort bland annat i Skövde.

**Styrelsen i avdelning Väst**

AVS: KLART SPÅR, Torredsvägen 284, 437 93 Lindome

**B** Posttidning  
Ej retur



Här  
förbereder  
vi för spårväg

[uppsala.se/sparvag](https://www.uppsala.se/sparvag)

 Ramudden 