KLART SPÅR



Redundans & kapacitet
Hur kan järnvägsnätet hantera störningar?

Prag, Italien och Basel
Nya direkttåg planeras i Europa

Flix köper nytt
Fler Talgo-tåg på väg

JÄRNVÄGSFRÄMJANDET
Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet

JÄRNVÄGSFRÄMJANDETS TIDSKRIFT. NR 3/2025

KLART SPÅR

Järnvägsfrämjandets tidskrift
Nr 3 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
Familjemedlem: 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: Bygget av tunnelportalen på den tyska sidan utanför Puttgarden. 2029 ska Fehmarn Bält-tunneln öppna enligt planen vilket inte bara kommer att korta restider och öka kapaciteten. Den kommer också att göra järnvägen mellan Skandinavien och kontinenten betydligt mindre störningskänslig.
Foto: Femern AS

Baksida: Tunneln under Varberg sedd från den nya stationen. 14 juli öppnade den nya stationen och tunneln under staden, den näst sista sträckan med enkelspår på Västkustbanan.
Foto: Klas Ternegren

Innehåll

3 Ledare
4 Nyheter
6 Hållplatser i Uppsala har fått namn
7 Flix köper nya tåg
8 Nya Europeiska direkttåg
10 Nox, nystartat nattågsbolag
14 Nya Linköping C på marken
16 Redundans och kapacitet på järnvägen
20 Nyinvigd station i Varberg
22 Debatt: Bygg stambanorna på broar
23 På gång i föreningen

Ledare

I Tyskland och England återöppnas nu vissa nedlagda järnvägslinjer. Det sker för att insikten om järnvägens fördelar för klimatet och regioners arbetsmarknader har fått ökad tyngd. I Tyskland har man nu planering på gång för att upprusta och återtrafikera ett tjugotal linjer med en totallängd av cirka 24 mil över hela landet. Motivet är också att det är betydligt billigare att upprusta banor – cirka tvåhundra miljoner kronor per mil jämfört med att bygga nya för flera miljarder per mil.

Från England noteras att 2021 återöppnades Dartmoorlinjen mellan Okehampton och Exeter för åretrunt-trafik för första gången på 50 år. Den engelska regeringen har stora planer på fortsatt återöppning av nedlagda banor.

I vårt land finns också banor som i det nya världsläget bör rustas upp och återtrafikeras. Det gäller exempelvis Lysekilsbanan, som kan förbinda djuphamnen där med övriga järnvägsnätet, Skövde –Karlsborg där militären har anläggningar. Även Östersjöhamnarna i Västervik, Oskarshamn och Kalmar bör få förstärkta banor. Men förutom de militära aspekterna bör ju alla banor runt om i landet få så hög standard att många fler än i dag kan njuta av tågets fördelar.

Frågan om vad staten ska satsa pengar på är aktuell. Just nu pågår planering på Trafikverket för Nationella planen för transportinfrastruktur 2026–37. Denna beräknas komma under hösten 2025. Tänk om vi i den planen kunde få läsa att alla regionbanor skulle uppgraderas till helsvetsad räls och elektrifieras. Det gäller ett femtontal banor, som betjänar cirka två miljoner människor. Om Inlandsbanan inkluderas blir kostnaden cirka 40 miljarder kronor. Beloppet är en bråkdel av de 607 miljarder kronor för infrastrukturinvesteringar, som anslås i den senaste infrastrukturpropositionen för perioden 2026-2037. Beloppet räcker för att felande länkar och flaskhalsar i befintligt järnvägsnät kan byggas bort. Och nya stambanor kan byggas.

Men pengarna räcker till ännu fler funktionella förbättringar om inte Trafikverket spenderar pengar för att medfinansiera kommunala önskedrömmar att bygga nya skrytprojekt såsom i Linköping. Där vill kommunen att befintligt resecentrum ska flyttas till ett 700 meter mer perifert läge. Det skulle minska tillgängligheten för gångtrafikanter. Med Östgötatrafikens pendeltåg kommer dagligen över elva tusen påstigande och lika många avstigande resenärer till Linköping. Har man sett de strida strömmarna av gångtrafikanter till och från stationen förstår man vilken försämring ett mer perifert stationsläge skulle innebära.

Att flytta stationen innebär behov att även flytta ett kraftvärmeverk och ett reningsverk för sammanlagt cirka elva miljarder kronor. Det motsvarar en höjning av kommunalskatten med 1,25 kr under ett decennium. När detta blir känt och allmänt diskuterat i kommunen tvingas de styrande partierna Linköpings kommun vakna ur sina önskedrömmar och inse att man måste använda sina pengar till förbättring av samhällsservicen i stället för skrytbyggen.

Om merparten av de 607 miljarder kronorna i infrastrukturpropositionen används för att bygga nya järnvägar och detta sker till genomsnittliga kostnader i Europa, det vill säga cirka fyra miljarder per mil, räcker det till nästan 140 mil nya banor. Det skulle räcka till nya banor mellan Stockholm, Malmö och Göteborg – Jönköping, det vill säga Europakorridoren som planeras bli cirka 75 mil. Kostnad 300 miljarder kr och Oslo–Göteborg, 30 mil för 120 miljarder kr samt en del andra banor.

Hur investeringsmedlen används har stor betydelse för hur vi reser. Ju bättre järnvägarna är desto fler väljer tåget. Vårt vägnät anser jag i stort sett är färdigbyggt. Kommande trafikökningar bör ske på järnväg av välkända skäl såsom miljö och trafiksäkerhet.

Ulf Flodin
ordförande



Nyheter

Byggstart i Sundsvall

I slutet av maj beslutade regeringen om byggstart för en första etapp dubbelspår på Ostkustbanan. Det rör sig om sträckan Sundsvall C–Kubikenborg. I februari fick Trafikverket ett uppdrag från regeringen att se över kostnaderna för projektet och efter att ha minskat dessa med 30 miljoner kr har de nu fått klartecken att sätta igång med bygget. Det är en kort etapp, 2,5 km dubbelspår ska byggas. Så det kommer troligen inte att ha en enorm effekt på restiderna, även om den tillåtna hastigheten kommer att höjas. Men det är välbehövd extra kapacitet på en högt belastad sträcka. Trafikverket har tecknat ett första avtal med Peab om det inledande arbetet och avverkningar och arbetet med anslutningsvägar ska inledas under hösten. Bygget av själva dubbelspåret inleds i början av nästa år.

Problem för ICE L

De nya ICE L tågen som DB har köpt för att använda bland annat på sträckan Berlin–Amsterdam har blivit försenade med stora problem. Tanken var att de skulle tas i trafik förra året, men så har inte skett och istället kommer DB:s nya snabbtåg ICE3neo att ta över trafiken vid tidtabellsskiftet i december. Exakt vad som är problemet är inte officiellt, men ryktet säger att ICE L dels är såpass tunga att de är hastighetsbegränsade i Nederländerna, och dels att de kräver mer ström och luft än vad loken som är tänkt att användas kan leverera utan problem. Dessutom sägs det att bromskraften är dålig, vilket också kan påverka hur snabbt de får köra.

Förhoppningen är att de ska kunna tas i trafik inrikes senare i år och i internationell trafik nästa år, men det återstår att se om de planerna håller eller inte. Som en följd av dessa problem är DB även intresserade av att minska sin beställning, Talgo har bekräftat att de tillsammans med DB diskuterar en reducering från 79 till 60 beställda ICE L-tåg. I vilken utsträckning dessa problem även påverkar DSB:s nya Talgo-tåg är okänt, men även de tågen är kraftigt försenade.

Nytt kontrakt tecknat i Väst

I början av juli tecknade Trafikverket ett avtal med Veidekke om bygget av sista delen av Västlänken. Sedan avtalet om etapp Haga hävdes delades etappen upp i fyra entreprenader, varav tre redan har tecknats avtal om. Nu har Veidekke fått ansvar även för Stora Hamnkanalen. Entreprenaden består av 16 meter bergtunnel och 54 meter betongtunnel under Stora Hamnkanalen nära dess mynning.

DSB köper fler tåg

För att ersätta äldre tåg har DSB beställt ytterligare 50 IC5-tåg från Alstom. Tillsammans med de tidigare beställda tågen och de tre extra som DSB ska få som kompensation för förseningar gör det att deras order nu består av totalt 153 tåg. Det första av de nya tågen beräknas vara i trafik 2027.

Lågt intresse för nattågstrafik

Idag körs nattågen till Övre Norrland av SJ på ett nödavtal sedan Vy kastade in handduken. Men när Trafikverket försökte upphandla trafiken för den kommande avtalsperioden kom det inte in ett enda anbud. Inget bolag har velat uttala sig om varför de valt att inte lämna anbud, men det som har nämnts tidigare är att flera företag antytt att de inte varit helt nöjda med hur avtalen varit utformade där operatören har tagit större delen av risken. Samtidigt som slitna vagnar och urspårningar ställer till problem. Hur framtiden för fordonen ser ut är även det oklart. Upphandlingen av nya fordon till trafiken ledde inte till några bud som Trafikverket accepterade. Planen är nu att inleda en ny under hösten med hopp om att den ska leda till fler anbud.

Spårvagnsolycka i Göteborg

Natten till midsommarafton spårade en spårvagn ur i centrala Göteborg och krockade med ett gatukök. Spårvagnen, av typ M31, spårade ur i en vänsterkurva i korsningen Vasagatan/Avenyn och fortsatte in i gatuköket. Åtta personer skadades, varav fyra allvarligt. Haverikommissionen ska nu utreda orsaken till olyckan.

Arlandautredningen presenterad

Utredningen om Arlandas framtid presenterades i början av juni. Poängen med utredningen är att föreslå åtgärder som stärker Arlandas konkurrenskraft, och i det ingår bättre tillgänglighet till och från flygplatsen. Utredningen innehåller flera förslag som är intressanta, även för tågresenärer. Bland annat föreslås att stationsavgiften avskaffas, genom omförhandling av avtalet, att staten säger upp avtalet, eller köper A-Train AB. Utredningen vill även se att tåg från söder och väster till Stockholm C förlängs till Uppsala C via Arlanda. Dessutom nämns ett antal långsiktiga åtgärder som kan vara värda att studera närmare, bland annat en återuppbyggd järnväg Uppsala–Enköping och en gren av Roslagsbanan till Arlanda. Så även om utredningen handlar om att stärka Arlanda som flygplats finns det många förslag som kan gynna tågresenärer.

Tågfärjor prioriteras

Regeringen anser järnvägstrafiken mellan Sverige och kontinenten vara viktig ur ett beredskapsperspektiv med tanke på Natomedlemskapet. De har därför gett Trafikverket i uppdrag att vidta åtgärder för att säkerställa fortsatt tågfärjetrafik mellan Sverige och Tyskland. Trafikverket ska efter samråd med Försvarsmakten och efter att ha inhämtat synpunkter från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) vidta de åtgärder de anser lämpliga. Trafikverket ska vid uppdragets genomförande föra dialog med relevanta berörda aktörer. Trafikverket ska redovisa genomförda åtgärder senast 31 december 2025 samt 31 december 2026.

Produktivitet är tågets fördel

En undersökning bland 3000 affärsresenärer i Tyskland, Frankrike och Storbritannien visar att den stora anledningen till att de väljer tåget är möjligheten att kunna jobba ombord. Resultatet visar att 92 % använder restiden för att jobba och 41 % jobbar minst halva restiden. Andra anledningar till att ta tåget istället för flyg eller bil som nämndes är komfort (43 %) och hållbarhet (39 %).



Ett Railjet provkörs på den ombyggda Jauntalbrücke. Bron öppnade ursprungligen 1964 men i och med bygget av Koralmbahn har bron breddats till dubbelspår och elektrifierats.

Lyckade tester i Österrike

Provkörningar av den nya järnvägen Koralmbahn i Österrike har gått enligt plan. Banan blev färdigbyggd tidigare i år och under sommaren har såväl vanliga tåg som mätvagnar provkörts på banan i upp till 250 km/h med lyckat resultat. Så än så länge ser allt bra ut inför trafikstarten vid tidtabellsskiftet i december. Den 13 mil långa banan kommer att korta restiden mellan Graz och Klagenfurt till endast 45 minuter, en sträcka som idag tar tre timmar med tåg eller 90 minuter med bil. Den totala restiden mellan Klagenfurt och Wien kommer även den att minska. Men en stor fördel med banan är också att tåg från Wien mot Kärnten och Italien nu kan ta vägen via Graz, Österrikes näst största stad.

Färre nattåg, fler dagtåg

ÖBB har modifierat sin beställning hos Siemens till fler dagtåg och färre nattåg. Den tidigare beställningen på totalt 33 nya Nightjet-tåg har minskats till endast 24, vilket lär betyda att de äldre vagnarna får leva kvar i fler tåg. Istället har ÖBB valt att beställa fler Railjet, som länge har varit stommen i ÖBB:s dagtågstrafik. De har tidigare haft 27 nya tåg beställda, vilket nu har blivit totalt 40 nya tåg. Varav tolv av dem i niovagnarsversion och 28 stycken sjuvagnarståg.

Tyska tunnelproblem

2029 ska Fehmarn Bält-tunneln mellan Danmark och Tyskland öppna. En knapp två mil lång tunnel som ska binda ihop den danska ön Lolland med den tyska ön Fehmarn. Men endast tunneln löser inte trafiken, det krävs anslutande banor också, och på tyska sidan är det oklart om de kommer att bli färdiga i tid. Sedan 1963 binder bron Fehmarnsundbrücke ihop Fehmarn med det tyska fastlandet, en bro med ett körfält i varje riktning, en gång- och cykelbana och ett enkelspår för tågtrafiken. Bron ska ersättas med en tunnel med två järnvägsspår och en motorväg för biltrafiken. Men nu meddelar den tyska myndigheten *Eisenbahnbundesamt* att tunneln troligen kommer att bli försenad och inte stå klar förrän 2032. Och att Tyskland därmed inte lever upp till avtalet med Danmark, där man lovade att anslutande banor på skulle vara uppgraderade 2029. Hur det problemet ska lösas återstår att se, men det finns några alternativ. Att elektrifiera den befintliga bron är ett sådant, det skulle i alla fall ge elektrifierad förbindelse hela vägen, om än ett enkelspår. Nackdelen är att bron inte tillåter mer än 20 t axellast så de lok DSB använder i Hamburgtågen är för tunga för bron, så det behövs andra tåg. Annars kanske vi kan se fram emot direkttåg mellan Köpenhamn och Fehmarn från 2029, och ersättningsbuss därifrån till Lübeck.

Ukrainskt normalspår finansierat

EU har beslutat att bidra med 76 miljoner euro för att bygga normalspår i Ukraina. Det handlar om 75 km spår från Mostyska vid den polska gränsen till Lviv. Idag fungerar Mostyska som gränsstation på den ukrainska sidan, men det ska nu förlängas till Liviv, dock inte till centralstationen utan bara till de västra utkanterna. Men trots det ett stort steg i rätt riktning för resor och transporter mellan Ukraina och Polen.

Mälartåg expanderar

Transitio har på uppdrag av Mälardalstrafik beställt tretton nya tåg från Stadler. Behovet av fordon ökat i och med att trafiken har utökats så för att ha lite större marginaler har Mälardalstrafik beslutat att utöka flottan. De nya tågen är likadana dubbeldäckare som används idag. Enligt nuvarande plan kommer de att levereras från och med våren 2028 och kan tidigast tas i trafik under 2028–2029.

Ny VD för DB

DB:s Richard Lutz har inte längre regeringens förtroende och kommer att lämna sitt uppdrag så fort en efterträdare har rekryterats. Regeringen är missnöjda med hur tågtrafiken har utvecklats i Tyskland och ska även presentera en ny strategi för DB 22 september.

Hållplatsnamn fastställda

Planen är att Uppsalas framtida spårväg ska få 22 hållplatser, och 20 av dem har nu fått sina namn. Många av namnen är identiska med dagens busshållplatser, men det finns också en del namn som skiljer sig lite. Något som kan avspegla spårvägens roll som ett snabbare alternativ med färre hållplatser, och där varje hållplats således är tänkt att betjäna ett större område.

Två av hållplatserna saknar dock fortfarande namn. Det är dels en hållplats i Valsätra/Gottsunda i höjd med August Södermans väg där kommunens namngivningsnämnd ska fatta beslut om namnet på platsen innan beslut om hållplatsnamnet kan fastställas. Och dels den sydöstra ändhållplatsen vid den nya stationen. Namnet på den nya stationen är fortfarande oklart och har blivit en fråga för Förvaltningsrätten. Uppsala kommun föredrar namnet *Uppsala södra*, medan Trafikverket och Transportstyrelsen vill att den ska heta *Bergsbrunna*. De anser att Uppsala södra är ett olämpligt namn då det ligger åkrar mellan området och centrala Uppsala. Kommunen å andra sidan tycker att Bergsbrunna är ett olämpligt namn då stationen inte kommer att ligga i Bergsbrunna.

Namnsättningen är baserad på de principer som regionen använder vid namngivning av busshållplatser. Namnen ska göra det tydligt för resenären var man befinner sig, samtidigt som namnen ska vara beständiga över tid. I första hand används namn på korsande vägar och kända landmärken, exempelvis Akademiska sjukhuset, eller en historisk byggnad som kyrka eller slott.

I namnsättningen tas hänsyn till historiska och kulturella referenser. Hållplatsnamn ska också vara lätta att uttala, uppfatta och minnas, och vara lättstavade. -Vi har haft ett omfattande och gott samarbete med olika intressenter för att ta fram namnen. Namnen är viktiga både för att underlätta för resenärer när de planerar sin resa och för att veta var de ska kliva av och på. Att namnen är genomtänkta är också viktigt för förare och stadens funktioner i stort, eftersom de används i många sammanhang som orienteringspunkter, säger Karin Svingby, trafikdirektör, Region Uppsala.

Hållplatsnamnen har tagits fram av Region Uppsala tillsammans med Uppsala kommun inom spårvägssamarbetet och kommunens namngivningsnämnd. Förslaget har också beretts med bland annat Institutet för Språk och Folkminnen. Formellt beslut om namnen fattades 23 maj av trafikdirektör Karin Svingby.

Jonas Boström

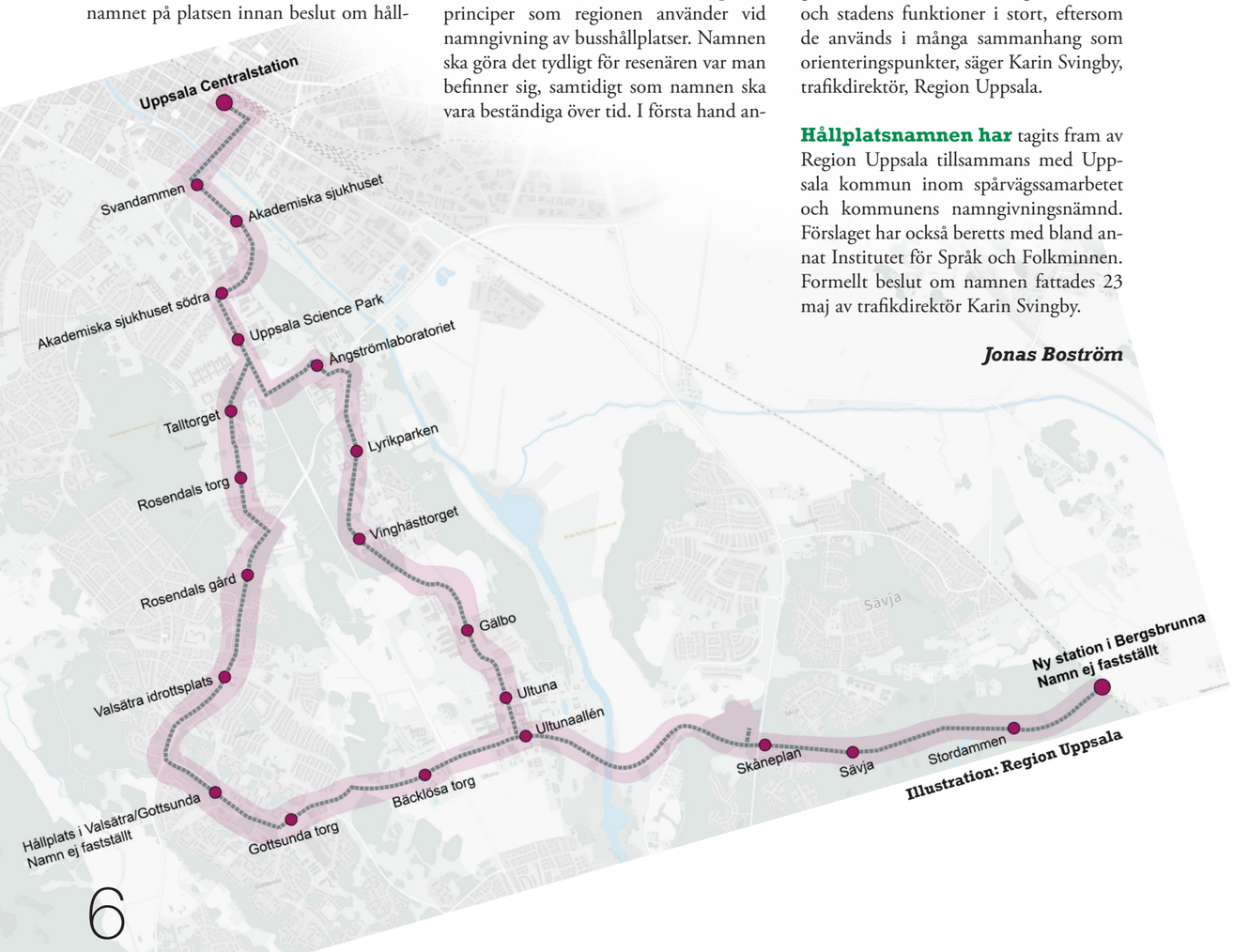


Illustration: Region Uppsala



Illustration (båda): Flix SE

Flix köper nya tåg

Illustration av de nya tågen som ser ut att vara identiska med de tåg som DB och DSB har beställt.

Flixbus har inte bara blivit det dominerande företaget på långdistansbussmarknaden i stora delar av Europa, de har också satsat på järnvägen som många läsare säkert vet. Även om de lämnade den svenska marknaden nyligen för att koncentrera sig på Tyskland. Med en begränsad flotta av begagnade vagnar får de välja var de anser att de används bäst.

Men nu har Flix, som moderbolaget heter, gjort en stor beställning av nya fordon. I början av sommaren meddelades det att de har beställt 30 nya tåg från spanska Talgo med en option på upp till 35 till. Tågen kommer att vara nära på identiska med DSB:s och DB:s nya Talgo-tåg, i alla fall rent tekniskt. Inredningen lär dock skilja sig åt en del. Till skillnad från DB har Flix även gjort som DSB och beställt Vectronlok från Siemens för att dra tågen. Totalt har beställningen ett ordervärde på 2,4 miljarder euro.

Med en topphastighet på 230 km/h kallar Flix dem för höghastighetståg, även om topphastigheten är en bit ifrån vad TGV, ICE, Frecciarossa och andra höghastighetståg klarar av. Tågen ska enligt ett pressmeddelande vara designade för att kunna användas i hela Europa, vilket man nog får ta med en nypa salt. Dock ska de från leverans vara anpassade för trafik i Tyskland, Österrike, Nederländerna, Danmark och Sverige. Onekligen ett tecken på att Flix inte har gett upp tanken på att köra tåg i Sverige. Om det rör sig om inrikestrafik eller om de även överväger trafik mellan Sverige och Tyskland återstår dock att se.

Varken Flix eller Talgo har meddelat när tågen planeras levereras, och det kanske är klokt med tanke på de problem Talgo har haft med andra leveranser. Något som går att läsa tidigare i denna tidning och även i tidigare nummer. Varken DSB eller DB har i skrivande stund kunnat ta sina tåg i trafik än och Talgos rykte har utan tvekan fått sig en törn av det.

Flix har ju inte gjort sig kända för att erbjuda komfort ombord utan har snarare riktat in sig på att vara ett lågprisalternativ, och som ett sådant har de onekligen en nisch att fylla. Utvecklingen i flygbranschen har ju utan tvekan visat att priset är en viktig faktor för många resenärer, så det är viktigt att även tåget är ett alternativ för de som prioriterar pris i första hand.

Jonas Boström

De klart limegröna vagnarna kommer nog utan problem att synas väl på europeiska järnvägsstationer i framtiden, så den grafiska profilen är knappast en tillfällighet.





Foto: Jakub Halun, CC-BY-SA

Prag, Italien och Basel

Nya direkttåg i Europa

Den tjeckiska huvudstaden är ett populärt turistmål och från och med nästa år blir det lättare att ta sig dig från Sverige när vi får se direkttåg från Köpenhamn till Prag. Även Italien och Schweiz lär bli närmare inom kort.

För omkring två år sedan kunde vi i denna tidning rapportera om ett nytt EU-projekt som syftade till att stötta nya gränsöverskridande tågförbindelser. Det är nu väldigt roligt att kunna rapportera att flera av de projekten nu är på väg att bli verklighet.

I årets första nummer nämnde vi också att det såg ut som att planerna på direkttåg Köpenhamn–Prag via Hamburg och Berlin skulle bli verklighet. En stor nyhet som kan glädja många skandinaver. Nu kan vi även berätta att den nyheten har blivit officiell. Från och med 1 maj nästa år kommer det att gå två dagliga dagtåg på sträckan. Under tre månader på sommaren kommer det även att gå en nattförbindelse. Tågen kommer att köras av DSB, Deutsche Bahn (DB) och tjeckiska České dráhy (ČD) i samarbete.

Tågen kommer att ersätta två av DSB:s dagliga tåg mellan Köpenhamn och Hamburg. Så även den som bara vill till Hamburg kommer med dessa tåg att få en förbindelse med restaurangvagn och lite modernare vagnar. Det är ČD:s ComfortJet-vagnar som kommer att användas, moderna vagnar med liggsäten, barnavdelning och som nämnt även servering. Utan tvekan ett stort lyft jämfört med de gamla tyska vagnar som används på sträckan idag. Men även när DSB:s Talgo-vagnar till slut har tagits i trafik kommer de tjeckiska tågen att erbjuda en något högre standard.

Det är dock inte tal om någon höghastighetsförbindelse. Tågen har visserligen en topphastighet på 230 km/h vilket de kommer att kunna utnyttja mellan Hamburg och Berlin, men det är också många sträckor där det kommer att gå långsammare. Det kommer även vara relativt många uppehåll på vägen. I Danmark kommer tåget stanna i Köpenhamn H, Ringsted, Odense, Kolding och Padborg. I Tyskland blir det uppehåll i Schleswig, Hamburg-Altona, Hamburg Dammtor, Hamburg Hbf, Berlin Hbf, Berlin Südkreuz, Dresden-Neustadt, Dresden Hbf och i Bad Schandau. I Tjeckien blir uppehållen i Dečín hl.n., Ústí nad Labem hl.n., Prag-Holešovice och Prag hl.n.. Den totala restiden blir sju timmar från Köpenhamn till Berlin och elva timmar mellan Köpenhamn och Prag.

Avgångstider från Köpenhamn kommer att bli 6.22 och 10.22 medan de norrgående tågen avgår 6:30 och 10:30 från Prag. Den totala restiden blir cirka sju timmar från Köpenhamn till Berlin och cirka elva timmar mellan Köpenhamn och Prag. En lång resdag onekligen, men ett smidigt sätt att ta sig från Skåne till Tjeckien på en dag utan att behöva oroa sig för missade byten i Hamburg eller Berlin. För de som bor längre upp i landet borde tågen även vara möjliga att kombinera med SJ:s nattåg mellan Stockholm och Malmö.

Även om restiden kommer att vara lång till en början ser framtiden betydligt bättre ut för förbindelsen. Fehmarn Bält-tunneln lär korta restiden med omkring två timmar. Men även innan dess finns det möjlighet till förbättringar. Till en början kommer tåget att dras av ett tjeckiskt lok mellan Prag och Hamburg och av ett danskt lok mellan Hamburg och Köpenhamn, med lokbyte på Hamburg-Altona. Men så fort de tjeckiska loken och manövervagnarna blir godkända i Danmark borde det gå att spara lite tid på att slippa lokbytet. Risken är dock att det inte blir möjligt förrän Bane Danmark har installerat ERTMS på hela sträckan till Hovedbanegården.

Mellan Berlin och Dresden pågår även en upprustning av sträckan som bland annat syftar till att höja hastigheten från 160 km/h till 200 km/h, vilket beräknas vara klart 2029. På längre sikt finns även planer på en större upprustning av sträckan Berlin–Prag, med bland annat en tunnel från Dresden till Ústí nad Labem. Något som ska få ner restiden mellan Berlin och Prag till 2,5 timmar. Än så länge är det dock bara planer.

Något som historien har lärt oss är att det finns många sätt att korsa Alperna, till fots, cykel eller med elefanter. Men det bästa sättet är onekligen tåget. Och de närmsta åren kommer förbindelserna över Alperna att bli betydligt fler, längre och bättre då Trenitalia, ÖBB och DB har kommit överens om att samarbeta om flera nya avgångar mellan Tyskland och Italien via Österrike.

Redan i december nästa år kommer trafiken att inledas med två dagtåg över Alperna. Ett mellan München och Milano utan byte, och ett mellan München och Rom. Båda via Innsbruck och Brennerpasset. En resa som beräknas ta 6:30 för den som åker hela vägen till Milano och 8:30 för den som ska till Rom. EC1188/9 kommer från 13/12 2026 att gå dagligen mellan München och Milano via Innsbruck, Brenner, Bozen, Trento, Rovereto, Verona, Peschiera/Desenzano, Brescia. München och Rom kommer också förbindas dagligen av EC1186/7 med uppehåll i Innsbruck, Brenner, Bozen, Trento, Rovereto, Verona, Bologna och Florens.

Fram till 2028 ska även trafiken förlängas både norrut till Berlin och söderut till Neapel och omfatta totalt fem dagliga tågpar. Redan 13 juni 2027, lagom till sommartrafiken, kommer ett tredje tågpar att bli verklighet, EC 1182/3 mellan Berlin och Milano. Ett tåg som börjar på Berlin Hbf och tar vägen till Milano Centrale via Berlin Südkreuz, Halle, Erfurt, Nürnberg, München Hbf och därefter samma stationer som EC1188/9. Några månader senare, vid tidtabellsskiftet i december är det premiär för EC1180/1, från München till Neapel, ett tåg som gör samma uppehåll som EC1186/7 men efter Roma Termini fortsätter till Neapel. Lagom till sommaren 2028, 11 juni närmare bestämt, kommer till slut det längsta tåget av dem alla, Berlin-Neapel, att bli verklighet, med samma uppehåll som tidigare tåg. En lång resa, men ingen risk för missade byten. Och när Brennerbastunneln öppnar kommer restiderna att kortas med en dryg timme.

Tidtabellerna kommer att vara utspridda över dagen och mellan München och Verona blir det ett tåg varannan timme. Italienska Frecciarossatåg kommer att användas i trafiken, tåg som har fått väldigt positiva omdömen från resenärer vilket bådar gott. Italien är ett populärt turistmål och de som tänkt sig en resa dit kommer snart att ha betydligt smidigare förbindelser.

Karta över de planerade rutterna mellan Tyskland och Italien.



Illustration: Deutsche Bahn AG

18.20	Köpenhamn	10.02
22.33	Flensburg	05.56
23.55	Neumünster	04.51
00.31	Hamburg Hbf	03.56
06.40	Frankfurt Süd	22.19
08.17	Karlsruhe Hbf	20.22
10.37	Basel SBB	18.26

Tidtabell för nattåget Köpenhamn-Basel som den såg ut 2011.

För den som ska till Schweiz kommer det förhoppningvis att bli betydligt lättare nästa år. Det har länge varit känt att ett nattåg mellan Schweiz och Skandinavien varit i planeringsstadiet och nu ser det ut att kunna bli verklighet. Schweizisk trafikmyndigheten BAV (*Bundesamt für Verkehr*) har beslutat att stötta SBB:s planer på ett nattåg mellan Basel och Malmö med 47 miljoner franc.

När nya Nightjettåg levereras kommer de delvis att ersätta äldre vagnar, och det är några av de äldre vagnarna som idag används på sträckan Amsterdam–Zürich som kommer att användas i tåget. Planen är att inleda trafiken i april nästa år och tåget kommer att gå tre gånger i veckan i varje riktning mellan Basel och Malmö via Köpenhamn. Någon tidtabell har inte presenterats för tåget, inte heller vilka uppehåll det blir på vägen förutom Köpenhamn. Men en fingervisning om vad som är möjligt kan man få av det tidigare nattåg som gått på sträckan, vars tidtabell finns längst upp i denna spalt.

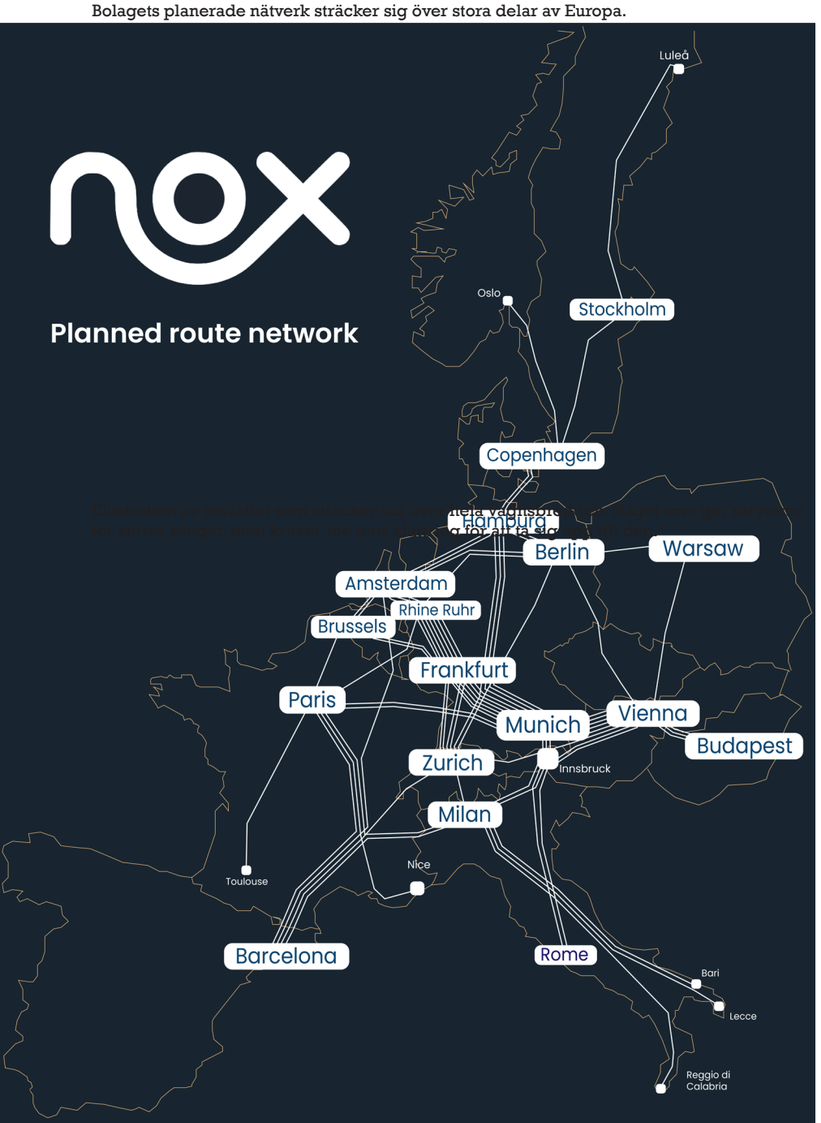
Även om detaljerna är okända är det i alla fall klart att nattåget kommer att bli en fantastisk förbättring för resor till Schweiz, men även till Frankrike, norra Italien och Iberiska halvön. Och om några år kommer det att bli betydligt lättare att ta tåget till kontinenten.

Jonas Boström

Nox,
ett nytt bolag som satsar på nattåg

Ökat tågresande i Europa har lett till att allt fler bolag ger sig ut på spåren. Vissa lyckade, andra av dem försvinner utan att ha producerat mer än en hemsida. Ett av de nya bolagen är Nox som lanserades i början på sommaren, och som satsar på nattåg över större delen av Europa. Från Luleå i norr till Reggio di Calabria i söder.

Bolagets planerade nätverk sträcker sig över stora delar av Europa.



Om Nox når framgång eller inte återstår att se. Men företaget har grundats av två personer med erfarenhet av järnvägsbranschen, Thibault Constant och Janek Smalla, vilket onekligen är något som talar till deras fördel. Constant är mest känd som personen bakom Youtube-kanalen Simply Railway men har tidigare även jobbat på Alstom och SNCF, medan Smalla ledde lanseringen av Flixtrain.

Deras plan är att börja köra tåg från 2027, vilket utan tvekan är en väldigt optimistisk plan. Tågen kommer att bestå av äldre sittvagnar som byggs om till sovvagnar på ett något okonventionellt sätt. Via epost berättar Nox att de redan har ett antal vagnar reserverade. På ena sidan av mittgången kommer det att finnas en mindre kupé för två personer som går att omvandla till en sovkupé med två bäddar ovanför varandra i vagnens längsriktning, liknande de småkupéer som finns på Amtraks sovtåg. Den stora överraskningen hittar man på andra sidan gången, mindre kupéer för en respektive två personer. Dessa kupéer är små och innehåller ett eller två säten samt ett bord, samt en stege upp till ett sovloft. Jämfört med en klassisk sovvagn påstår Nox att den konfigurationen gör det möjligt att få in fler resenärer i varje vagn.

Vilka rutter de planerar att börja med vill de inte berätta. Men de är tydliga med att de inte kommer att lämna bud på några upphandlade rutter utan planerar en linje till Luleå på helt egen risk. Utifrån vad som går att se på hemsidan verkar det handla om en linje mellan Stockholm och Luleå. Med tanke på att det är en linje som är svår att få lönsam året runt kommer det troligen bara att bli under högsäsong. Ska man tro deras bokningssystem planerar det inte heller några längre rutter



Sittdelen i enpersonskupén i bolagets vagnar.

söderut från Stockholm mer än en rutt till Köpenhamn. Det som ser intressant ut är dock att en linje från Köpenhamn till Amsterdam och Paris.

Kommer Nox att lyckas? Kommer vi om några år kunna resa med deras innovativa nattåg från Luleå till Italien? Den som lever får se. Grundarnas erfarenhet talar för att det nog kan gå vägen, samtidigt är det ett optimistiskt projekt och det finns många hinder på vägen. Deras tidsplan är även den väldigt optimistisk och man ska nog inte sätta några pengar på att den håller. Det är inte heller den första gången ett nytt bolag dyker upp med planer på att köra nattåg, något som har lyckats ibland och ibland inte. European Sleeper kör nattåg idag medan Midnight trains lade ner verksamheten förra året, utan att ha sålt en enda biljett. Vad Nox öde blir får framtiden utvisa.

Jonas Boström

Sovloftet i samma kupé som på bilden ovan.



Illustration (samtliga): Nox mobility

Rapport från KTH

Järnvägsgruppens internationella symposium

KTH:s Järnvägsgrupp, som bildades 1988, har under lång tid arrangerat årliga vårseminarier om järnvägstrafik med ett brett perspektiv. Under dessa möten har såväl egna forskare som inbjudna föreläsare tagit upp många olika järnvägsfrågor, oftast på ett även för icke experter tillgängligt sätt. Som regel är seminarierna därför mycket intressanta och givande.

Under 2024 var Järnvägsgruppen värd för ett större internationellt symposium, varför man då gjorde uppehåll i seminarieserien, men i år 2025 var man tillbaka igen. Denna gång hade Järnvägsgruppen valt ett högaktuellt tema, nämligen hur järnvägen fungerar i kris och t.o.m. i krig under rubriken ”Järnvägens roll vid olika beredskapslägen”. Tyvärr pågår ju krig i Europa inte långt från Sveriges gränser. Hur sårbar är egentligen vår infrastruktur, om det värsta skulle hända? Hur har Ukrainas järnväg klarat kriget sedan starten för över tre år sedan? Vad händer vid sabotage eller mer omfattande strömavbrott? Detta behandlades i sju korta föredrag med skilda fokus och föreläsare från KTH, SJ, Tågföretagen, Green Cargo, Trafikverket, Försvarshögskolan och Region Stockholm. Seminariet hade extra stor aktualitet just nu efter det omfattande elavbrottet i främst Spanien den 28 april, där bland annat alla tåg stannade, men även strömavbrottet samma dag som seminariet, vilket drabbade Västra Stambanan på dess getingmidja Laxå–Hallsberg utan alternativa tågvägar.

Dessa händelser fick konsekvenser för genomförandet av seminariet. En av föreläsarna, Lina Bertling Tjernberg, professor i Elkraftnät, hade fått andra uppgifter med att utreda orsakerna till det spanska strömavbrottet och om något sådant även kunde hända i Sverige. En annan, Malin Lind från Trafikverket, kunde inte åka tåg från Göteborg till Stockholm, då all trafik stod still hela förmiddagen, och tvingades hålla sitt föredrag via Zoom. Även undertecknad höll på att missa allthop men lyckade ta mig från Enköping till Stockholm en alternativ väg. Ytterligare några deltagare blev emellertid försenade.

Jag ser ingen anledning att här referera varje enskilt föredrag, vilket skulle bli väl detaljerat, utan försöker istället att efter bästa förmåga ge en sammanfattande bild av vad som sades. Flera av föredragen behandlade liknande ämnen och visade även på de konsekvenser som störningar av olika slag kan få. Ett modernt samhälle är enormt beroende av en fungerande kollektivtrafik. Det gäller såväl för person- som godstransporter. Detta beroende har successivt ökat med allt mer slimmade organisationer och godsleveranser just-in-time.

De första statliga järnvägarna i Sverige började byggas på 1850-talet. Strax före förra sekelskiftet kom den lokala kollektivtrafiken igång med eldrivna spårvagnar. Även järnvägarna fick eldrift från ca 1915 och framåt och 1950 invigdes Stockholms eldrivna tunnelbana. Visserligen fanns tidigare ett stort antal privata järnvägar, men från början var främst SJ en enhetlig organisation med spår, stationer, rullande materiel och all service runt detta liksom ett samlat ansvar för att allting skulle fungera. Numera är ett flertal företag involverade i kollektivtrafiken. Många aktörer kör på spåren som hålls i stånd av Trafikverket som i sin tur anlitar åtskilliga företag för bygge och service. Detta har inte gjort systemet enklare. Vem har nu det yttersta ansvaret för funktion och säkerhet?

Sveriges nuvarande järnvägsnät och dess trafik är sålunda en mycket komplicerad verksamhet som är känslig för störningar genom brist på redundans. Infrastrukturen är hårt sliten och skulle behöva rustas upp kraftigt, men hur kommer man åt att byta en växel, när trafiken ska rulla hela tiden? Underhåll tar tid, särskilt när det är trångt på spåren. Belastningen och kraven ökar hela tiden med allt tätare trafik, högre hastigheter och tyngre last. Med dagens små marginaler kan även mindre störningar få vittgående konsekvenser. Å andra sidan är alla aktörer medvetna om att det händer incidenter hela tiden och vana att löpande lösa problem genom samarbete, trots att många av dem egentligen är konkurrenter. Nu görs det mesta av underhållet på sommaren, men säsongen behöver förlängas kraftigt för att jobbet ska bli gjort. Det går, vilket reparationen av Malmbanan mitt i vintern visade.

Det framtida klimatet med dess successivt ökande temperatur kommer också att ställa nya krav på järnvägen. Många järnvägar går kustnära som Västkustbanan eller i skreddrabbade områden som Bohusbanan, Norgebanan och Mittbanan. Fler exempel finns. Ökad nederbörd och höjning av havsnivån kan mot slutet av innevarande sekel göra att banvallar översvämmas, vilket man måste ta höjd för.

Praktiskt taget all svensk kollektivtrafik körs idag med el, främst för drift men även för signalsystem, GPS med mera Ett omfattande elavbrott kan därför



Foto: Trafikverket

Malmbanan har drabbats av flera urspårningar senaste tiden, något som har ställt till stora problem. Under sommaren har ett antal arbeten utförts på banan som förhoppningsvis minskar risken för problem. Bland annat spårbyte, som här mellan Råtsi och Gällivare.

få enorma konsekvenser. Viss trafik skulle kunna upprätthållas med diesellok och bussar, fast med en kraftigt begränsad kapacitet. Tunnelbanan har reservaggregat, men de räcker endast till för att hålla nödljus och rulltrappor igång för evakuering. Sveriges elförsörjning har under lång tid varit mycket robust, men med ökande väderberoende produktion (sol och vind utan stabiliserande rotationsenergi) har även detta system blivit känsligare för störningar. Det är sannolikt bara en tidsfråga innan ett större fel inträffar, om än inte lika omfattande som i Spanien.

Sveriges medlemskap i Nato kommer att ställa allt högre krav på vårt järnvägsnät, såväl på kapacitet som robusthet. Främst gäller detta i öst-västlig riktning, där vi har relativt få järnvägar. Järnväg är det enda transportmedel som har förmåga att bära riktigt tunga laster. Intressant i sammanhanget är Finlands beslut att från 2030 börja bygga normalspår från Tornio till Rovaniemi och senare söderut mot Uleåborg och så småningom vidare. EU-projektet Rail Baltica: Estland–Lettland–Litauen–Polen kommer att byggas med normalspår.

I en krigssituation är infrastruktur som järnvägar med rimlig redundans extra viktiga för landets försörjning, men också prioriterade anfallsmål. Här är Sveriges många enkelspåriga järnvägar och avsaknad av alternativa sträckningar en svaghet. Det är alldeles för lätt att spränga sönder en känslig järnvägssträcka eller bro. Dessutom är alla mindre stationer, hållplatser och banvaktsstugor numera obemannade. De ukrainska järnvägarna har betydligt fler anställda spridda över landet än de svenska. Dessa har kunnat bevaka spåren och rycka in med reparationshjälp vid behov. Elektrifiering och digitalisering har inte heller kommit lika långt som i Sverige, vilket också gjort den ukrainska järnvägen mer motståndskraftig. Viss förmåga till dieseldrift bör därför behållas även i Sverige och möjlighet att köra manuellt utan signaler men med bibehållen säkerhet. Green Cargo planerar för just detta.

Sammanfattningsvis kan sägas att Sveriges järnvägar utgör ett mycket komplicerat och känsligt kommunikationssystem. Risken för fel av olika slag är stor, men det är även förmågan hos olika intressenter att i samverkan minimera skador orsakade av ett sammanbrott i infrastrukturen.

Stig Forshult

Markstation i Linköping



Illustration: Linköpings kommun

Visionsbild som visar en möjlig förlängning av S:t Larsgatan fram till nya Linköping C. Till vänster leder stråket fram till huvudentrén och till höger fortsätter stråket norrut över den nya järnvägen.Till vänster syns det gamla lokstallet och längre bort sticker Tornet upp.

Frågan om hur Linköpings nya station ska se ut har kommit närmare ett svar. Sedan tidigare har kommunen beslutat att de vill se en station i Steninge, norr om nuvarande station. Precis som i Norrköping har både en station i markplan och en upphöjd station på bro varit uppe för diskussion. Kommunfullmäktige i Linköping beslutade dock 17 juni att de, till skillnad från grannstaden, vill se den nya stationen i markplan. Alternativet med en station på bro hade krävt fem miljarder i medfinansiering från kommunen, vilket fullmäktige ansåg vara för mycket för att lägga på en ny station.

Det kommunala styret är nöjda med beslutet i fullmäktige. –Den här järnvägssatsningen gör vi för kommande generationer. När barnen som idag börjar skolan har nått universitetet kommer tågen gå snabbare och spåren vara nybyggda. Ostlänken kommer ge helt nya möjligheter för alla som pendlar eller vill resa till och från Linköping, säger Kristina Edlund (S), kommunstyrelsens ordförande i ett pressmeddelande. Hennes moderata kollega instämmer, – Vi står inför den största stadsomvandlingen av innerstaden som någonsin gjorts. Den plats som idag består av industrier kommer om några decennier att vara en levande del av innerstaden. Det kan vara svårt att föreställa sig nu men det kommer att bli ett lyft för Linköping, säger Niklas Borg (M), kommunstyrelsens vice ordförande.

Alla är dock inte nöjda med förslaget på en ny station, speciellt inte när det gäller läget i Steninge. Samtliga ledamöter och tjänstgörande ersättare från Miljöpartiet och Sverigedemokraterna reserverade sig mot beslutet, vilket båda partierna även gjorde i kommunstyrelsen. SD vill se en station i befintligt läge medan MP:s motivering är lite längre. I kommunfullmäktige yrkade Maria Moraes (MP) bland annat på följande tilläggsyrkanden, som alla avslogs:

1. Linköpings kommun deklarerar att en förutsättning för den framtida stationen i Linköping är att Stångådals-/Tjustbanan ansluts till den.

3. Att Linköpings kommun i den fortsatta dialogen med Trafikverket håller öppet för att nuvarande stationsläge även fortsatt kan användas för Ostlänken.

4. Att kommunen samtidigt tydliggör att eventuella behov av framtida förbigångsspår bör lösas genom dragningar utanför stadens centrala delar, då det inte gynnar stadens utveckling att anpassa den till trafik med tåg med hög hastighet som passerar utan stopp eller transporterar farligt gods.

6. Planeringen av Ostlänken i Linköping ska innebära möjligheter till godshantering i Linköping. Det är viktigt ur ett ekologiskt perspektiv, men också ur ett totalförsvarsperspektiv.

Några andra som länge har kämpat för att stationen ska ligga kvar på samma ställe som den nuvarande är Järnvägsfrämjandets lokalavdelning Öst. –Att lägga stationen vid Steninge, dubbelt så långt att gå från centrum, riskerar att göra tåget till mindre attraktivt färdmedel, säger Bengt Walla, ordförande i lokalavdelningen till Klart Spår. Stationens läge är inte ett villkor för att utveckla industriområdet, betonar han. Det är inget som säger att järnvägen måste ligga i ytterkanten av stadskärnan. Det finns många städer som har attraktiva stadsmiljöer på båda sidor av järnvägen. Lokalavdelningen har även tagit fram ett eget förslag på en ny station i befintligt läge, som presenterades i förra numret.

Jonas Boström

Inbjudan till

Järnvägsfrämjandets höstmöte

När: 8–9 november
Var: Energihuset, Trädgårdsgatan 12, Kalmar

Tema på lördag: Att ta tåget i Europa
Vi inleder efter lunch på lördagen då får vi lyssna på bland andra Ivar Karlsson från Centralens resebutik i Kalmar och järnvägsaktivisten Jon Worth som är expert på gränsöverskridande trafik.

Tema på söndag: Regionala banor i Småland
På söndagen kommer mötet istället att handla om regionala banor med fokus på Småland och framtiden för dem.

Mer detaljerat program kommer att publiceras på hemsidan.
Mötet är kostnadsfritt och medlemmar kan få visst resebidrag.
Välkomna att delta en eller båda dagar!

För mer information kontakta Göran Ekbladh
goran.ekbladh@jarnvagsframjandet.se eller 073-0491949

Foto: Roman Eisele

Redundans och kapacitet

Problem för järnvägen i de nordiska länderna, del 1



Bygget av fyra spår mellan Malmö och Lund i Åkarp. Sedan länge har dubbelspåret Malmö–Lund varit en flaskhals då både Södra stambanans och Västkustbanans trafik ska samsas där. Att det nu är fyra spår på sträckan är ett stort lyft för kapaciteten i Skåne.

Jag har tidigare i dessa spalter tagit upp frågan om bristande reservkapacitet i det nordiska järnvägsnätet, inte minst i Sverige, det som brukar kallas redundans. Fjolårets händelser och flera tidigare har verkligen satt denna fråga på sin spets, när olyckor av olika slag gjort järnvägar ofarbara och inga praktiska alternativ har funnits. Även underhåll samt en mycket långsam utbyggnad av järnvägen har på flera håll tvingat fram långa avstängningar till förfång för både passagerare och gods. Det verkar vara någon form av systemfel, när många järnvägsbyggen, inte minst kapacitetshöjningar i de flesta fall tar en orimligt lång tid och därmed blir onödigt dyra. För järnväg behövs. Nuvarande spår är redan överlastade.

Danmark och Sydsverige

Om vi börjar söderifrån är tågfärjeleden Rödby–Puttgarden stängd sedan några år tillbaka, vilket tvingar all tågtrafik till Tyskland att köra över Jylland. På denna rutt är bron över Kielkanalen ett nålsöga. När tunneln under Fehmarn Bält blir klar 2029–30 kommer trafikkapaciteten att öka väsentligt, inte minst för riktigt tunga järnvägstransporter som nu går med tågfärjor mellan Trelleborg och Rostock. Om denna tågfärjeled läggs ned, vilket är realistiskt, även om vi inte vet när, finns inget alternativ, om tunneln av någon anledning måste stängas.

På dansk sida om Fehmarn Bält byggs nu en ny modern dubbelspårig järnväg med hög kapacitet från Köpenhamn, medan järnvägen på tysk sida till Hamburg kommer att vara en svag länk i ännu ett tiotal år. Ändå beräknas körtiden för tåg mellan Köpenhamn och Hamburg att minska med två timmar. När Fehmarn-tunneln öppnar, kommer sannolikt också trafiken över Öresundsbron att öka kraftigt på såväl spår som väg. 2024 har varit dess hittills trafiktätaste år med över 7,5 miljoner vägfordon och även järnvägstrafiken har ökat markant.



De två första delarna till Fehmarn Bält-tunneln flyter i en bassäng utanför tunnelfabriken. I bakgrunden syns fem färdiggjutna delar och tre till under tillverkning. Den första delen ska enligt planen läggas på plats på botten senare i år.

Än så länge torde Öresundsbrons spårkapacitet räcka för kommande behov framåt 2050, förutsatt att Örestads station nära Kastrup byggs ut en aning. Något alternativ för godstrafiken över sundet vid eventuella störningar finns emellertid inte. Det mest begränsande nålsögat på svensk sida är järnvägssträckan Lund–Hässleholm. Här är nu ett parallellt dubbelspår på gång, dock troligen tidigast 2040, vilket då kommer att höja kapaciteten rejält, även om nålsögat i praktiken bara flyttar norrut längs Södra Stambanan. Detta visar på det stora behovet av de tidigare planerade höghastighetsbanorna, Stockholm–Jönköping–Malmö/Göteborg, främst för att få plats med godstrafiken till och från kontinentala Europa. Godståg får nu alltför ofta vänta i smålandsskogarna.

Västsverige

På Västkustbanan kommer inom kort kapaciteten att öka rejält, när dubbelspåret blir klart hela vägen Göteborg–Helsingborg. Visserligen är utbyggnaden försenad trots att den redan pågått i 40 år sedan 1985. Men nu är under hand de kvarvarande sträckorna med enkelspår söder om Varberg, 9 km, samt från Maria station till Helsingborg C, 4,5 km, bortbyggda under 2025 respektive till cirka 2038. Den senare sträckan är fortfarande under utredning och exakt linjedragning inte helt klar. Det blir antagligen både markplan och tunnel beroende på att utrymmet är begränsat.

I Varberg har banan grävts ner i tunnel, varvid stationen lyckligtvis blir kvar nära centrum istället för att flyttas ut på landsbygden, som man gjort i Falkenberg och Laholm. På dessa platser, liksom i Söderhamn, har vi därför gjort oss av med en av tågets viktigaste konkurrensfördelar gentemot flyget, nämligen att kunna färdas från centrum till centrum. Ett misstag som man nu med berått mod är på väg att göra om i Linköping. En ny godsbangård har byggts i Lassabacka norr om Varberg för att ersätta den nuvarande mitt i Varbergs centrum.

Angående nya Boråsbanan, som är en del av Götalandsbanan, har till sist berörda kommuner kommit överens om hur den ska dras bland annat under Landvetter flygplats. Men när järnvägen så småningom blir färdig är osäkert, kanske 2040 efter cirka tio års byggtid. Den gamla och krokiga sträckningen lär emellertid få ligga kvar som lokalbana och som reserv, även om den är i klenaste laget för detta.

Tyvärr kan jag i detta sammanhang inte undvika att ta upp Västlänken, den åtta km dubbelspåriga järnvägstunnel under Göteborg som så småningom ska knyta samman Västra Stambanan och Norge/Vänernbanan med Västkustbanan och Kust-till-kustbanan. Bygget började 2017/18 efter planering sedan 2001 och blir i bästa fall klart cirka 2030 à 2032 efter minst 25 miljarder nedgrävda kronor. Tanken är att pendeltåg från norr och öster ska gå in i tunneln vid Skansen Lejonet och passera Göteborg C under jord och fortsätta i en stor halvcirkel under centrala Göteborg utan att tvingas vända på den nuvarande säckstationen. Detta är i och för sig en god idé men det är en våghalsig utmaning att gräva ner två kilometer betongtunnel i Göteborgsleran som hittills stoppat alla tankar på tunnelbana. Projektet har också drabbats av åtskilliga motgångar och förseningar.

Västlänken ska få tre underjordiska pendeltågsstationer: Centralen, under nuvarande Göteborg C, Haga och Korsvägen. Den ska sedan passera under Liseberg, Mölndalsån och E6 för att i en vid båge åt norr åter korsa E6, innan den ansluter till den befintliga Västkustbanan vid Almedal nära Kallebäck. Alla tre stationerna blir förnuftigt nog fyrspåriga, för att stannande pendeltåg inte ska blockera trafiken för snabbare regiontåg. Däremot kan sannolikt inte alltför höga hastigheter tillåtas i tunnlarna. Bygget av Västlänken kommer säkerligen att väsentligt öka kapaciteten på Göteborg C som är kraftigt överbelastad. Antalet resande per dygn mer än fördubblades från 31 000 till 65 000 mellan 2001 och 2013 och antalet tåg ökade från 340 till ca 600 under samma tid.



Foto: Jonas Boström

Ett pendeltåg från Uppsala ankommer till Knivsta station. På dubbelspåret söder om Uppsala samsas pendeltåg ,regionaltåg, godståg och fjärrtåg. Tåg med olika uppehållsmönster och olika hastighet. Därför ska sträckan ska byggas ut till fyra spår och Trafikverket beslutade nyligen att det ska ske genom att banan breddas i det befintliga läget, så framtidens station i Knivsta lär se väldigt annorlunda ut.

Frågan är emellertid om det inte hade varit både smidigare och sannolikt betydligt billigare att satsa på en helt ny station i två våningar vid Olskroken, där alla berörda linjer ändå passerar. Detta läge valdes bort 2001, främst av platsbrist och att de flesta pendlare vill till centrum. Jag kan inte avgöra utrymmesbehovet, men bygger man i två våningar blir det mycket plats att utnyttja. Det skulle kunna blivit ungefär som vid Berlin Hauptbanhof. Nu byggs Olskroken om för cirka fyra miljarder kronor för att undvika korsande tågvägar i plan, så kanske allt ändå blir bra i slutändan.

På en av Sveriges mest trafikerade järnvägssträckor, Västra Stambanan, planerar Trafikverket för att byta ut den slitna kontaktledningen. Då tvingas man stänga av minst ett spår i taget under flera år, vilket kommer att väsentligen begränsa trafikkapaciteten och innebära mycket stora störningar, inte minst för godståg. Några fungerande alternativ för dessa existerar i praktiken inte, innan Götalandsbanan blir färdig. Emellertid finns det numera moderna metoder som klarar byte av kontaktledning på bråkdelen av den tid som Trafikverket vill avsätta. Att hyra in sådan teknik blir naturligtvis dyrt, men att dra ut på arbetet i åratal blir i praktiken ännu dyrare, fast det drabbar förstås ”bara” trafikanterna och därmed andra kassor.

Mellansverige

Längs Godsstråket genom Bergslagen har Trafikverket byggt dubbelspår på sträckan Mjölby–Hallsberg, knappt 100 km, under snart 30 år. Nu är det bara den nordligaste delen kring Åsbro som återstår, varav tolv km kommer att gå i en helt ny västlig sträckning som byggs just nu. Här blir det två broar över riksväg 50, en strax söder om Åsbro samt ytterligare en bro nära Västra Stambanan som också passeras på bro för att nå Hallsbergs rangerbangård från rätt håll. När arbetet eventuellt blir klart är osäkert, även om Trafikverket planerar för 2031. Då har det gått 34 år sedan man startade 1997. Riktigt lika lång tid tog det inte att bygga dubbelspår Uppsala–Gävle, 114 km. Där var arbetet klart 2017, efter ”bara” 25 år.

Planeringen av en eventuell kommande Nobelbana mellan Örebro och Värmland har nu kommit så långt att en konkret utredning arbetar sedan hösten 2024. Banan ska skapa en snabbare förbindelse, 2 tim 55 min, mellan Stockholm och Oslo i delvis ny sträckning via Örebro. Även i Norge planeras linjeförändringar. Utredningen ska arbeta under 18 månader, till våren 2026.

Nordväst om Stockholm byggs Mälarbanan successivt ut till fyrspår på sträckan Tomteboda–Kallhäll, 20 km. Arbetet började 2012, men kommer antagligen inte vara klart förrän 2042–45, efter över 30 år. Sträckan Spånga–Kallhäll är i stort sett färdig och har redan betytt en väsentligt bättre framkomlighet för fjärr- och regiontågen. Kvar är Tomteboda–Spånga genom Sundbyberg, vilket är den besvärligaste delen. Här kommer de fyra spåren att grävas ner och stationen placeras i tunnel, vilket kommer att ta lång tid såväl att projektera som att få igenom alla tillstånd och att göra själva arbetet. Bygget måste även ske i etapper, eftersom banan inte kan stängas helt under alltför långa tider. Ändå görs detta idag vid flera tillfällen under året, bland annat under en cirka sex veckor lång avstängning på sommaren 2025 till stort förfång för resenärerna.



Foto: Kolbkorr, CC-BY-SA

Den kollapsade Randklev bru efter ovädret Hans. Det mittersta brospannet ligger i älven medan det östliga har lyfts iland. Det tog många månader att laga bron och under tiden var den oelektrifierade Rørosbanan den enda förbindelsen mellan norra och södra Norge.

Järnvägssträckan Tomteboda–Märsta har redan fyrspår. Nu planeras fortsatt fyrspårsutbyggnad ända till Uppsala. I princip är finansieringen klar med byggstart under 2026–27 och färdigställande senast 2034. Vi får hoppas att detta håller.

Norge

På vår väg vidare norrut hamnar vi i Norge. Den 14 augusti 2023 rasade Randklev bru över Lågen på Dovrebanan nära Ringebu i Gudbrandsdalen efter det våldsamma ovädret Hans. Inte förrän 20 maj 2024, nio månader senare, var bron återuppbyggd och tågen kunde korsa älven igen. Avbrottet innebar ett rejält avbräck i järnvägstrafiken mellan södra Norge och Trondheimsområdet samt vidare norrut. Persontrafik kunde i viss mån bussas förbi avbrottet med någon timmes försening som följd, medan gods endast i begränsad utsträckning kunde transporteras på den oelektrifierade Rörosbanan. Mycket gods kördes därför med långtradare på E6 med både förseningar och större miljöpåverkan som följd.

Ett alternativ borde ha varit att köra tågen genom Sverige och via Storlien nå Trondheim norrifrån. Emellertid byggs just nu järnvägen om mellan Hell och Storlien och elektrifieras. Elförsörjning är redan monterad på Trønderbanen mellan Trondheim och Stjørdal och fortsätter under 2025 från Hell på väg vidare mot Sverige. Den senare sträckan, Meråkerbanen, är emellertid försenad, bland annat på grund av svag bärighet, varför banvallen på flera ställen har behövt förstärkas. Liknande problem har även funnits på svensk sida. Nu är planen att allt ska vara klart i december 2025 efter att banan varit helt stängd för tågtrafik mellan 15 augusti 2024 och 1 februari 2025. Sedan får vi se om det kommer att gå några direkta tåg mellan Stockholm och Trondheim via Storlien. Just nu ser ekonomin svag ut för detta.

Norr om Stjørdal har Bane Nor beslutat att elektrifiera Nordlandsbanen till Steinkjer som är huvudort i Tröndelag fylke. Hit går pendeltåg från Trondheim. Däremot är det osäkert hur det blir med elektrifiering vidare norrut mot Bodö. Sträckan är lång, sammanlagt 729 km från Trondheim till Bodö, vilket gör att kostnaden blir hög. Det man nu främst diskuterar är en partiell elektrifiering. Då skulle tågen kunna dras av batterilok, vars batterier laddas på de elektrifierade delsträckorna och används för att driva loken däremellan. Denna teknik har redan införts i Rana Gruber norr om Mo i Rana. Där används batterilok inne i gruvorna och kontaktledning, när malmen körs vidare på Nordlandsbanen genom Dunderlandsdalen till Mo i Rana för bearbetning och utskeppning. Även vätgasdrift har diskuterats men befunnits mindre lönsamt.

Från Fauske finns ingen järnväg i Norge mot Narvik och vidare norrut och frågan är om det någonsin kommer att byggas järnväg här. Terrängen är starkt kuperad mellan fjäll och fjord och på ett ställe går huvudvägen E6 på färja över Tysfjorden mellan Bognäs och Skarberget. Detta är numera enda färjeförbindelsen längs hela E6 i Skandinavien sedan flera tunnlar byggts i Nordnorge.

Tyvärr inträffade en allvarlig olycka den 24 oktober 2024 på Nordlandsbanen vid Finneidfjord något söder om Mo i Rana. Där spårade ett nordgående tåg med 55 passagerare ur efter att ha kört in i ett stenras. Dieselloket och fem vagnar gick av spåret och ner i en ravin bredvid E6, vilket blockerade både väg och spår, det senare i över en vecka, innan lok och vagnar kunde lyftas bort. Tragiskt nog omkom lokföraren i olyckan.

Fortsättning följer i nästa nummer.

Stig Forshult

Varbergstunneln öppnad



Foto: Ragdoll14467, CC-BY-SA

Ett Öresundståg på väg mot Köpenhamn stannar på Varbergs nya station. Den tidigare stationen i markplan med ett kurvigt enkelspår genom Varberg har ersatts av nedgrävd station och en dubbelspårstunnel under staden.

Så är den till slut tillgänglig för tågåkarna, den nya stationen i Varberg. Den är ganska fin med stor väntsal, en pressbyrå med kaffeservering samt utrymme för butiker. Detta finns i marknivå. Det finns fem spår och två dubbla rulltrappor ner till dem. Längre ut på båda plattformarna finns en hiss mellan spår 4 och 5 upp till en gångbro. Lite längre bort står Boråståget på spår 5. Hissar finns även till väntsalen längre in där tunneln börjar. Spåren går ner till tunneln i ett långt tråg och gör en sväng alldeles i slutet. Plattformen följer med och detta gör att det har framförts kritik mot att avståndet mellan tåg och plattform ökar något i svängen. Jag har ej vetskap om alla tåg har inbyggd ramp men i detta fall kanske det finns skäl att använda dem.

Allt är inte färdigarbetat än på stationen. Två butikslokaler var inte uthyrda när vi var där men på motsatt sida Pressbyrån finns ett rum där kommunen skvallrar om att det kanske blir en turistbyrå. Fotografier fanns på väggarna som hade arbetet med tunneln som motiv. Det var dock ingen där som man kunde prata med just då. Frågan är hur det blir med biljettförsäljningen. Jag antar att det bara blir Pressbyrån som kommer att sköta det, precis som det brukar vara.

Utvändigt är det inte riktigt klart än med bussanslutningen som blir på södersidan av stationen. Bussarna stannar och utgår fortfarande i närhet av stationen, det är inte särskilt långt att gå men terminalerna ligger lite spridda på 2–3 ställen. Det är stadsbussar, regionbussar och bussar som ersätter tåg och alla ska ha ett läge var. Hur många som får plats inne på stationsområdet när det blir klart vet jag ej men förhoppningsvis så många som möjligt. I framtiden skall regionbussar stanna väster om stationen och stadsbussar öster om.

Vad blir det då av den gamla järnvägsmarken? Spåren söderut ligger kvar över järnvägsövergångarna i centrum men det kan konstateras att bommarna ner till hamnen är ett minne blott och nu kan raggarbilar och motorcyklar köra fram och tillbaka obehindrat. Min vision är att Varberg får ett attraktivt bilfritt stråk från centrum med det stora torget, kyrkan och rådhuset ner till den fina hamnen med socitetshuset, fiskebåtarna till Fladen, glasskioskerna, kallbadhuset, havsbadet och fästningen. Det skulle verkligen vara värt att kunna flanera där bilfritt. Det finns ett medelstort parkeringshus i närhet till hamnen där man parkerar gratis med p-skiva. Men det kan man göra bland glasskioskerna också på den stora markparkeringen där. Ta bort den och ersätt den med ett nytt parkeringshus på järnvägens mark. Jag skulle tro att det kan vara svårt att i en stad som Varberg göra det mysigare för folk att bara flanera där då intresset för att köra bil är så stort. Kanske någon djärv politiker kan lägga ett förslag?

Varbergs kommun har sitt stora stadsdelsprojekt Västerport i planering. Detta innefattar flytt av industrihamnen till nytt läge på andra sidan hamnen som den ligger idag. På det gamla hamnområdet kommer sedan en ny stadsdel att byggas. Man kommer där att trycka på minskat bilinnehav, bilpooler, kollektivtrafik med fokus på närhet till stationen samt cykling. Det är ett stort program och går inte att läsa och referera allt om det här och nu men det blir säkert fint. Det är lite svårt att få fram just vad som ska byggas på gamla järnvägsområdet, men det är ett område med stor potential.

Klas Ternegren



En del arbeten återstår fortfarande innan den nya stationen är helt färdig.

Foto (båda): Klas Ternegren



De nya stambanorna,

bättre som brobana

Foto: Deutsche Bahn AG / Frank Barteld



ICE-tåg på Saale-Elster-Talbrücke, Tysklands längsta järnvägsbro, totalt cirka 8,5 km lång. Är banor på broar framtiden även i Sverige?

Det första regeringen gjorde, när den tillträdde, var att lägga ner Nya stambanorna: ny järnväg mellan Stockholm–Jönköping och sedan förgrenat till Göteborg och Malmö, därför att den var för dyr. För en bana som, om den gått på bro och varit för höghastighet hade fått så stort trafikunderlag att den avbetalts med biljettintäkter på under 20 år, enligt SJ, och bättre kunnat knyta ihop Sverige, och som genom jämnare hastighet på gamla stambanorna kunnat tredubbla kapaciteten på dem.

Höghastigheten hade Trafikverket redan skrotat, eftersom man bara kunde tänka sig konventionell bana på mark med makadam. Då blir det problem med hastigheter över 250 kilometer i timmen. (*I flera europeiska länder kör höghastighetståg i 300 km/h eller mer på konventionella banor med makadam. Reds. anm.*) Markbanor ger också barriärer och kräver stora massaförflyttningar med följande koldioxidutsläpp, och underhållet blir trefalt större.

Trafikverkets kostnad för Nya stambanorna var 320 miljarder. Skanska sade sig kunna bygga bana på bro för 230 miljarder kronor på åtta år. Men det övervägdes aldrig av Trafikverk eller politiker.

Kvar blev tre delsträckor. Lund–Hässleholm som hotas av trafikinfarkt. Ostlänken, Järna–Linköping, som nu är pausat, därför att kostnaden skenar, 91 miljarder, 103 miljarder och nu kanske 120 miljarder kronor för nio mil järnväg, och ingen vet vilka geologiska överraskningar tunneln vid Bråviken kan ge. Problem som man slipper med brobana.

För Göteborg–Borås har Skanska föreslagit en bana på bro för 30 miljarder kronor. Det har politikerna inte brytt sig om. Trafikverkets förslag kostar 48,5 miljarder kronor efter tillägg för en sidobana genom Mölnlycke för att få Härryda kommun med på båten. En vråldyr lokalbana med stopp bara i Mölndal och vid Landvetters flygfält. Den gamla banan måste vara kvar för lokalsamhällenas skull, och för godsets. Den nya banan är för brant. Med upprustning av den gamla tar det bara fem minuter längre tid än med den nya.

I den andra änden är planeringen inte ändrad sedan den gjordes för Nya stambanan. Järnvägen kommer in en bra bit söder om Borås, högt över Viskan vilket omöjliggör en central station, utan fjärrtågsstationen får ligga en bra bit söder om och sedan ha ett stickspår in till Borås. Med ett ocentralt läge försvinner en stor del av reseunderlaget.

Arkitekt Sten Jonsson har gjort ett förslag med en central station som är 600 miljoner kronor billigare i den nuvarandes läge parallellt med alla andra spår förlagd under mark i sandskiktet ovanpå berg och med en park tvärs genom staden ovanpå och över de frilagda spåren. Det ger också plats för bebyggelse. Men Borås stad har inte varit intresserad.

Det är kris för kapaciteten på svensk järnväg. Snabbaste sättet att ge plats för godståg och pendeltåg är att bygga höghastighetsjärnväg. EU kommer ändå att kräva förbindelse av alla kvartsmiljonstäder. Bygger vi inte får vi böta och mister bidrag. Därtill kommer miljöböter för att vi inte klarar EU:s miljömål.

Nya stambanorna måste åter upp på agendan. Eurotunneln från Landskrona ger en halvtimme kortare väg till Köpenhamn och ger plats för den ökade godstrafik som Fehmarn Bält-förbindelsen ger. Snabbast igångsatt är Skagerrakbanan mellan Oslo och Göteborg med en timmes restid. Den är redan planerad och kommunerna beredda att gå in som huvudmän och lägga fem procent som insats. Resten kommer från EU med bidrag och lån och privata lån. Det stoppades av Sverigedemokraternas valframgångar. Med den följd av en höghastighetsbana söderut och en mellan Oslo–Stockholm är den nordiska höghastighetstriangel fullbordad. Allt kan självfinansieras och behöver inte belasta budgeten.

Hans Sternlycke

På gång i föreningen

Avdelning Väst

Avdelning Väst träffas följande dagar under hösten:
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.

Uddevalla

Bertil Söderquist och Christer Wilhelmsson träffade en politiker och diskuterade frågan om nytt resecentrum i Uddevalla. Man har övervägt under årens lopp att flytta stationen till Västerlånggatan för att få ett centralare läge. Det skall skrivas insändare. Det är angeläget då trafiken kommer att öka från Uddevalla mot Göteborg över både Trollhättan och Stenungsund på grund av renovering av Bohusbanan samt invigning av Västlänkens citystation.

Försvarsfrågor

En delegation från vår förening har träffat länsstyrelsens försvarsdirektör Andreas Arvidsson. Med på mötet var också beredskapshandläggare Peter Jadesjö. Det kan anses känsligt att hamnbanan i Göteborg bara kan nås via de två broarna över Göta Älv så det filas på fler förslag att göra den åtkomlig ifrån Bohusbanan av försvarsskäl. Infrastrukturfrågor är viktiga ur beredskapsperspektiv och det är viktigt att hamnen Göteborg är tillgänglig.

Spårvägsförslag till Torslanda

CG Warborg (aktiv på våra möten, med också i veteranspårvägsföreningen Ringlinjen) vill att vi gör ett försök till nytt möte i Torslanda som tar upp utbyggnad av spårväg dit via Volvo Cars fabrik. Det kan i så fall bli en snabbare linje då vägen dit inte är ett bostadsområde utan en miljö som man i stor utsträckning kan köra förbi. Det är även önskvärt att linjen fortsätter ut mot färjeläget Lilla Varholmen, där färjorna går till Öckerö med flera öar i norra skärgården men det är trångt och kan bli kostsamt. men biltrafiken är stor och dominerande med långa köer i rusningstid, så det finns ett stort behov av bättre alternativ.

Boråsbanan

Vi lägger förslag om att bibanan som är föreslagen från nya banan till och från Mölnlycke fortsätter via Landvetter gamla station som byggs upp igen och därefter slutar spåret vid nybygget under flygplatsen för att ge en bättre trafikservice till de stora orterna i Härryda kommun.

Avdelning Öst

Öst återupptar sin studiecirkel Spårtrafik och inleder höstterminen torsdagen den 21 augusti klockan 16.45 hos Studieförbundet Vuxenskolan på Vasavägen 3 med samma Zoom-uppkoppling.

Sedan fortsätter vi tredje torsdagen varje månad:
18 september, med besök av Östgötatrafikens VD Johan Kindén som berättar och svarar på våra frågor.
16 oktober
20 november med terminsavslutning den 18 december samma tid.

Vår cirkel står öppen för nya deltagare / ny termin. Vuxenskolan behöver personnummer för korrekt redovisning av nya deltagare och din Zoom-länk.

VÄRVA EN KOMPIS!

Det är mycket som behöver göras med den svenska järnvägen och det behövs en tydlig röst som talar för tågresenärernas sak. Så hjälp gärna till och värva nya medlemmar. Varför inte ge bort ett medlemskap? Ju fler medlemmar föreningen har, desto starkare röst talar vi med!

www.jarnvagsframjandet.se/bli-medlem

AVS: KLART SPÅR, Torredsvägen 284, 437 93 Lindome

B Posttidning
Ej retur

