

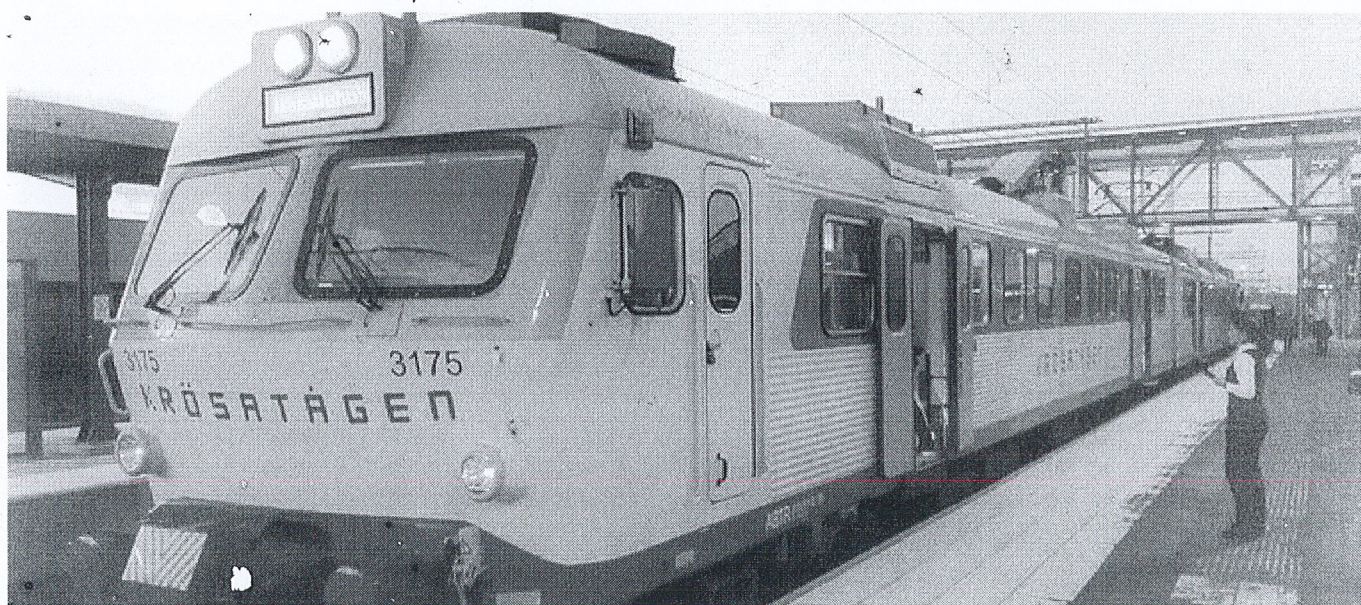
TILL: HALLANDSTRAFIKEN, REGION
HALLAND

RÄDDA KRÖSATÅGEN

Region Halland
2020 -09- 10
Dnr _____
Handl _____



Kampanjen skapades av
Evy Johansson



*Behåll persontågtrafiken på sträckan Halmstad-Nässjö!
Småland värnar om sin tågtrafik.*

VARFÖR ÄR DET VIKTIGT?

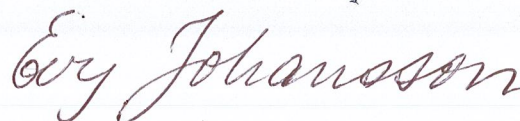
Halland består inte bara av kuststräckan med städerna, utan har även ett inland, som också vill leva och utvecklas. Tågdagarna i Landeryd med omnejd har dragit stor publik, och allt fler upptäcker att det går bra att jobba i Hylte kommun, där hus är billigare att köpa och där man kan njuta av natur och kultur. "Bästa livsplatsen" ska gälla hela Halland!

3 587 personer har skrivit under namninsamlingen på Facebook. Då har jag ändå fått tacka nej till folk, mest äldre, som ringt och bitt att få skriva på – därför att denna digitala namninsamling kräver att man har en emailadress! Många äldre har varken dator eller smartphone. Det innebär att de även har svårt att ta tåget, eftersom biljett måste bokas via Hallandstrafikens app, om man inte bor i t ex Halmstad och kan gå in på tågstationens resecentrum. Därför tar vi från landsbygden kanske hellre bilen, om vi kan – och det är ju inte så bra för miljön!

Men mitt upprop har fått oväntat stor uppmärksamhet, även om det från ansvarigt håll sägs att det inte ska tas något beslut i höst. Bland dem som kontaktat mig kan nämnas en ingenjör i Schweiz, som gjort en utredning om Halmstad-Nässjöbanan, representanter för järnvägmuseiföreningen i Landeryd, Järnvägsfrämjandet, hembygdsföreningarna i Hyltekretsen, Halländska hembygdsrådet, Hallands distrikt av Hela Sverige ska leva, kommunråd och oppositionsråd i både Halland och Småland... ja, en del har kommit med förslag på hur man kan utveckla banan till en turistattraktion.

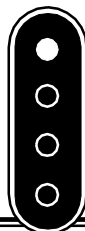
Så varför spara sig ur krisen? På 1930-talet byggde man vägar som nödhjälpsarbete för att få fart på ekonomin. Denna järnväg har funnits i snart 150 år, och elektricitet i drygt 100 år. Varför inte elektrifiera banan, som man gör i smålandsdelen? Och förenkla för vanligt folk att köpa biljett, så att man får även äldre att våga ta tåget! Och många barn har aldrig åkt tåg... de skulle säkert tycka det var jättespännande att göra en resa med farmor, när väl coronaeländet är över!

Evvy Johansson, namninsamlare



2020-09-10

KLART SPÅR



**NUMMER 3
SEPTEMBER 2020**

JÄRNVÄGSFRÄMJANDETS TIDSKRIFT



FÖRENINGEN SVENSKA JÄRNVÄGSFRÄMJANDET

Thomas Görling, Tant Bruns väg 122,
451 73 Uddevalla.

Telefonsvarare: 0522-734 03

Hemsida: jarnvagsframjandet.se

Organisationsnummer: 802013-5292

Plusgiro: 96 59 41-8. Medlemsavgift

2020: 230 kr. Under 25 år 115 kr,
familjemedlem (får ej Klart Spår) 25 kr,
kommun/företag etc. 700 kr,
förening 350 kr.

Prenumeration 250 kr.

JÄRNVÄGSFRÄMJANDETS TIDSKRIFT KLART SPÅR.

ISSN 028-9451. Nummer 3 2020.

Nummer 199 Årgång 43

Ansvarig utgivare: Christer
Wilhelmsson. Redaktionskommitté:

ks@jarnvagsframjandet.se

Christer Wilhelmsson, Elisabeth Ek,
Göran Ekbladh, Hans Sternlycke, Stig
Forshult och Thomas Görling.

Annons: Färg, helsida 3 000 kr, halv sida
1 500 kr. **För signerad artikel svarar
respektive författare.**

Eftertryck är tillåtet om källan anges.

Tryckt i Ljungby av Åtta.45 Tryckeri AB

RIKSSTYRELSEN

E-post: styrelsen@jarnvagsframjandet.se

Ordförande

Christer Wilhelmsson, Gårdskullavägen
3D, 434 41 Kungsbacka.

Tel. 0708-78 07 27.

E-post: ordf@jarnvagsframjandet.se

Vice ordförande

Hans Sternlycke, Fässbergsgatan 8,
431 69 Mölndal. Tel. 031-82 84 13.

E-post: vordf@jarnvagsframjandet.se

Sekreterare

Göran Ekbladh, Ulvsborg 161, 388 92
Ljungbyholm. Tel. 0730-49 19 49.

E-post: sekr@jarnvagsframjandet.se

Kassör, IT

Magnus Holmgren, Åbylundsgatan 17,
582 36 Linköping. Tel. 0705-15 98 97.

E-post: kassor@jarnvagsframjandet.se

Medlemsansvarig

Klas Ternegren (Avdelning Väst). E-post:
medlem@jarnvagsframjandet.se

AVDELNINGAR

Syd

Information: Christer Wilhelmsson eller
Kurt Ekman, tel. 040-15 07 61.

E-post kurt.ekman8@gmail.com

Väst

Klas Ternegren. Tel. 0739-64 59 14

klas.ternegren@jarnvagsframjandet.se

Öst

Ulf Flodin, Örngatan 16, 582 37

Linköping. Tel. 013-12 68 81.

E-post: ordf@ost.jarnvagsframjandet.se

Bergslagen, södra Norrland

Olle Käll, Gävle. Tel. 026-65 91 88.

E-post: ollekall9@gmail.com

KONTAKTOMBUD

Stockholm-Mälardalen

Ulf Oldaeus, Drakenbergsgatan 61, 5 tr
117 41 Stockholm. Tel. 08-668 71 79

e-post: ulf.oldaeus@telia.com

Småland

Göran Ekbladh (se sekreterare)

Närke med omnejd

Patrik Lindbäck, Skäpplandsgatan 5,
703 46 Örebro. Tel. 0725-89 74 22.

E-post: patrikl8811@gmail.com

Mellersta Norrland

Lars Köhler, Lövstigen 12, 913 42

Obbola. Tel. 090-454 38, 0705-54 52 80.

E-post: Lars.Kohler@consultor.se

Norra Norrland

Hör gärna av dig till någon i riksstyrelsen
om du vill vara ombud i Norra Norrland.

Omslagsbilden:

Får vi se Krösätåg här mellan Reftete och
Smålandsstenar även i framtiden?

Foto: Y31 1427 som tåg 7645 vid

Väboholm 17 juli 2020, Göran Ekbladh

Ordföranden har ordet!

Länsbanorna är viktiga i hela landet!

Trafikverket visar inget större intresse för länsbanorna utan koncentrerar sig mest på järnvägarna runt storstäderna och stambanorna. Länsbanorna har en mycket viktig funktion, bl.a. genererar de resenärer till stambanorna. De är dessutom viktiga för pendlingen i regionerna liksom för näringslivet, turistnäringen och besöksnäringen.

Det effektivaste sättet för att länsbanorna ska behållas och utvecklas är att regionerna tar över och bildar regionala utvecklingsbolag.

Nordiska investeringsbanken finansierar projekt som ökar konkurrenskraften och gynnar miljön. Bankens finansieringsverksamhet fokuserar på bl.a. infrastruktur, transport och telekommunikation.

En upprustad järnväg innebär kortare restid. Det leder till ökat resande som innebär ökad tillväxt, befolkningsökning och etablering av företag.

Järnvägar som ligger i stora turiststråk betyder mycket för turismens utveckling. Bohusbanan och Österlenbanan är ett par exempel på det.

Det har lagts ner järnvägar som varit elektrifierade som exempelvis Karlsborgsbanan. Lysekilsbanan som är elektrifierad har för närvarande ingen trafik.

Tjust- och Stångådalsbanorna samt Halmstad-Nässjö järnväg (HNJ) är banor som går genom olika län där man i ett län är intresserad av trafik och i ett annat län inte är intresserad av trafiken.

Ett lysande exempel på en järnväg där man lyckats med satsningen på trafik är Inlandsbanan som går genom flera län. Här har kommunerna insett hur viktigt det är med järnväg.

Inlandsbanan ägs idag av de 19 kommunerna som ligger längs Inlandsbanan. Järnvägen består av moderbolaget Inlandsbanan AB och de två dotterbolagen Destination Inlandsbanan AB och Inlandståget AB.

Förutom elektrifierad järnväg kan tågtrafik drivas med el från vätgas och batterier.

Det finns således möjligheter att bevara och utveckla länsbanorna om man bara vill.

Christer Wilhelmsson

Föreningsstämman 2020 är inställd

Läs mer på sidan 45

Gästkrönika

Hur tåget tuffar på ute i Europa...

Som den stolta tågentusiast jag är har en stor del av min tid i EU-parlamentet ägnats åt just tåg. Men mitt tågintresse började långt innan. När jag var liten brukade min pappa ta med mig ut på tågfluff i Europa och sedan dess har jag alltid älskat att resa med tåg. Varje sommar de senaste åren har jag gett mig ut i Europa med interrailkortet i handen och drömmar om sydligare breddgrader i huvudet.



Att förbättra för tågen i Europa har varit en självklar prioritering för mig i EU-parlamentet både under den nuvarande och under den föregående mandatperioden. Om vad som har gjorts och om vad som är på gång tänkte jag berätta mer om nu.

Förra mandatperioden var lagstiftningen Rail Passenger Rights ett av de större lagförslagen som låg på bordet. Lagstiftningen syftar, som namnet vittnar om, till att säkerställa tågresenärers rättigheter samt att göra det lättare och mer attraktivt att välja tåget framför andra transportsätt. Vi gröna parlamentariker vill till exempel att lagstiftningen ska göra det möjligt att boka en resa från A till B, oavsett antalet byten eller passerade landsgränser, låta passagerare ta med sin cykel ombord och se till att den som missar en anslutning på grund av ett försenat tåg också alltid har rätt till en plats på nästa avgång. Tyvärr har förhandlingarna mellan oss i EU-parlamentet och EU-kommissionen och Ministerrådet - det som på EU-lingo kallas trilog - gått trögt. Det har till och med gått så trögt att förhandlingarna fortsatt i i denna mandatperiod. Men vi gröna EU-parlamentariker fortsätter att kämpa och med lite tur så ska vi nog nå en överenskommelse till hösten.

Den pågående mandatperioden har dock varit väldigt speciell, framförallt på grund av två uppenbara anledningar. Till att börja med fick jag på grund av utdragna Brexitförhandlingar inte börja mitt nya mandat förrän i februari. När jag väl var redo att sätta igång dröjde det inte länge förrän hela EU-parlamentet stängdes ner - jag syftar självklart på coronapandemins utbrott. Sedan dess har inget varit sig likt. Många sektorer har drabbats hårt, inte minst tågbranschen.

Men trots att det har varit en svår tid som fortfarande inte är över, så har jag un-

der våren hunnit med mycket intressanta saker på tågområdet. Jag har exempelvis fått ansvar att för gröna gruppens del förhandla två av de mest centrala lagförslagen för tåginfrastrukturen som just nu finns på bordet inom EU - dels det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) och dels det europeiska signal-systemet för järnvägstrafik (ERTMS). TEN-T är transportnätet som sträcker sig över hela Europa och inkluderar alla typer av transportinfrastruktur – vägar, hamnar och självklart också järnvägen. ERTMS i sin tur är ett EU-projekt som syftar till att skapa ett gemensamt signalsystem för tåg över hela Europa. I dagsläget existerar mer än tjugo olika signalsystem, vilket utgör ett stort hinder för tågens potential i Europa.

För att få viktiga medskick från tågbranschen gällande de här två frågorna så bjöd jag in över tjugo olika aktörer till olika möten under våren. Dessa samtal har stärkt mig i insikten att det krävs mer styrning och koordinering på EU-nivån för att kunna skapa en fungerande gränsöverskridande tågtrafik som en del av TEN-T samt att EU måste ta ett större ansvar för finansieringen av ut-rullningen av ERTMS.

Jag har också varit med i EU:s allra första virtuella trilog. Förhandlingarna handlade om lagstiftningen TEN-T Streamlining Measures for Advancing the Realisation, förkortat Smart TEN-T, som syftar till att förenkla de administrativa delarna av TEN-T. I vanliga fall brukar det ofta vara svårt att nå överenskommelser under triloger och därför är det extra anmärkningsvärt att vi lyckades trots att förhandlingar gjordes via videomöten. Själva överenskommelsen innehåller vissa betydande förbättringar, såsom införandet av en så kallad one stop shop som ska tjäna som den enda myndighet som handlägger projektansökningar. På andra områden kom vi inte lika långt som vi gröna EU-parlamentariker hade önskat, framförallt på grund av ett motvilligt Ministerråd.

Men det finns annat att se fram emot på tågområdet. Det som kanske engagerat mig allra mest under våren har varit Sveriges planer om att upphandla nattåg från Malmö till Bryssel via Köln. Nattågen förväntas kunna rulla redan om två år. Förhoppningsvis kan detta vara starten på nattågens återkomst i Europa. Jag kommer också fortsätta arbeta för att även EU ska underlätta för fler nattågs-linjer, att hinder för tågtrafik mellan olika medlemsländer undanröjs och att infrastruktursatsningar inom tågområdet får en viktig roll när EU nu ska investera för att både skapa jobb och begränsa klimatförändringarna inom ramen för European Green Deal. Därtill har EU-kommissionen föreslagit nästa år som det europeiska året för järnvägen. Förslaget är mycket välkommet för oss gröna EU-parlamentariker, men då vill vi också se att det medför verkliga förbättringar för tågen i Europa. Dessutom tycker jag att det är något med utnämningen av ett specifikt år för järnvägen som klingar fel - för att för mig borde alla år vara järnvägens år.

Jakob Dalunde, EU-parlamentariker MP

Reaktionerna har varit starka mot förslaget att dra in tågtrafiken mellan Halmstad och Värnamo

Sedan förslaget kom att tågtrafiken eventuellt ska läggas ner mellan Halmstad och Värnamo har reaktionerna varit mycket starka. Flera debattartiklar och insändare har skrivits i framför allt Hallandsposten där även ledarsidan reagerat mot beslutet. Dessutom har en digital namninsamling startats.

Det är ett förslag att sträckan mellan Jönköping/Nässjö och Värnamo ska elektrifieras och rustas upp. Jönköpings länstrafik har köpt in flera dubbeldäckarbus-sar som ska gå i halvtimmestrafik på vardagar mellan 05.10 och 22.50 från Jönköping samt mellan 05.20 och 22.50 från Värnamo. Detta kan verkligen ifrågasättas. Har JLT så gott om pengar? Rustas järnvägen upp ska det väl inte satsas på intensiv busstrafik?

Det är fel att Halmstad–Nässjö järnväg är en länsbana. Den ska klassas som en interregional bana då den ansluter till flera järnvägar och med rätt satsning knyter ihop Halmstad, Jönköping, Växjö, Kalmar, Borås och Göteborg. När höghastighetsbanan en gång blir klar och får ett stopp i Värnamo kommer sträckan mellan Halmstad och Värnamo att behövas för resenärer från höghastighetstågen som ska till Halmstad och nordvästra Skåne.

Finansminister Magdalena Andersson har tillsatt en expertgrupp som ska arbeta för att motverka arbetslösheten. I gruppen ingår bl.a. Olof Johansson Stenman professor i offentlig ekonomi vid Göteborgs universitet. Han anser att tidigareläggning av underhåll av järnvägen bör ske i och med detta. Dit kan sträckan mellan Halmstad och Värnamo räknas.

Christer Wilhelmsson, ordförande i Järnvägsfrämjandet



Ännu rullar Krösatågen mellan Smålandsstenar och Reftele, som här Y32 1409 som tåg 7640 den 17 juli 2020.

Med rätt satsning kan Halmstad-Nässjö järnväg bli en viktig sträcka!

Trafiken med Krösatåg på järnvägen mellan Halmstad och Jönköping/Nässjö, Halmstad-Nässjö järnväg (HNJ), riskerar att läggas ner mellan Halmstad och Värnamo. Sträckan är 115 km.

Redan när medfinansieringen från Trafikverket skulle upphöra blev trafiken ifrågasatt. Hallandstrafiken och Jönköpings länstrafik tog då initiativ till ett test med fler turer för att öka resandet. Testet med sju tåg (skulle varit åtta) har inneburit att resandet har ökat med 36 procent, vilket är relativt mycket. Flera organisationer har engagerat sig för banan genom debattartiklar i lokalpressen. Ledarsidan i Hallandsposten har i två omgångar föreslagit att banan ska upprustas. Även näringslivet inklusive flera handelskammare har skrivit en debattartikel (se referat på sidan 9). Läggs banan ner riskerar flera orter att avfolkas. Orter som har bra tågförbindelser är attraktiva och lockar folk att bosätta sig där samt företag att etablera sig. Det finns stora utvecklingsmöjligheter och med rätt satsning kommer både tillväxten och turistnäringen att öka i orterna längs banan. Med en upprustad bana snabbas resorna upp. Satsningar måste vara långsiktiga och inte halvmesyrrer.

HNJ är en s.k. länsbana. Eftersom banan har ett strategiskt läge mellan Väst-kustbanan och Södra stambanan och banan är viktig både för lokala och för längre resor, bör den klassas som en interregional eller nationell järnväg, och staten bör ta över ansvaret. Idag pendlar folk över länsgränserna vilket gör att det kan bli problem när en järnväg passerar flera län som HNJ. Då finns risk för att det blir bypolitik. Anslutningar till tågen bör finnas och inte tidtabeller där en buss avgått fem minuter innan tåget kommer. Parallellkörning med buss ska inte förekomma. Det innebär större kostnader.

Tåget är bekvämare än buss. Det är lättare att ta med rullstolar, barnvagnar och cyklar på tåg än på buss.

Vissa sträckor har redan bra standard, på delen söder om Torup finns avsnitt med makadamballast och helsvetsad räls. Det är redan beslutat om elektrifiering mellan Nässjö/Jönköping och Värnamo, men även sträckan mellan Värnamo och Halmstad bör rustas upp och elektrifieras för att nå klimatmålet. Medel till detta kan eventuellt sökas från EU. Alternativt kan batteri- eller vätgasfordon utnyttjas.

Finansminister Magdalena Andersson har tillsatt en expertgrupp för att motverka arbetslöshet och få ekonomin att komma igång snabbt. I denna grupp finns en

referensgrupp med bl.a. Olof Johansson Stenman, professor i offentlig ekonomi vid Göteborgs universitet. Han föreslår bl.a. tidigareläggning av underhåll av järnvägen och sådant som är eftersatt och behöver åtgärdas. Detta skulle även kunna användas för underhålls- eller upprustningsarbeten på HNJ.

HNJ har ett strategiskt läge i södra Sverige. Den ansluter till Västkustbanan i Halmstad och Södra stambanan i Nässjö. Dessutom sammanbinder banan Kust till Kust banan i Värnamo mot Växjö och Kalmar samt mot Borås och Göteborg. I Jönköping ansluter den mot Falköping, Skövde och västra Sverige. Om det blir höghastighetsjärnväg kommer Värnamo att knytas till den. Då blir det snabba förbindelser mellan Stockholm, Östergötland och Halmstad. Det innebär förbindelser via HNJ mot Halmstad och Båstad, Laholm med flera orter. HNJ sammanbinder flera högskolor och universitet. Både Halmstad och Jönköping har högskola vilket genererar många resande. Banan kan också utnyttjas för resor till Hallands sjukhus Halmstad, länsdelssjukhuset i Värnamo och Länssjukhuset Ryhov i Jönköping. Vid trafikstörningar på Södra stambanan är Halmstad-Nässjö järnväg lämplig som en omledningsbana.

Det bör byggas en ny sträcka mellan Torup och Landeryd via Hyltebruk. Då kan Hyltebruk få direkta förbindelser mot Värnamo.

Pendeltåg bör sättas in mellan Hyltebruk och Halmstad med stopp i Åled och Oskarström. Sannarp bör återöppnas. I närheten finns gymnasium och flera arbetsplatser och det är lätt att ta sig till Halmstad Arena från hållplatsen i Sannarp.

Eftersom banvallen ligger kvar mellan Reftele och Gislaved förbi Anderstorp bör den sträckan rustas upp med återupptagen trafik. Gislaved har drygt 10 000 invånare och Anderstorp drygt 5 000 invånare. Invånarna i dessa orter får då möjlighet att utnyttja tågen både mot Halmstad och Värnamo och Jönköping/Nässjö. Detta samtidigt som det genererar resande på banan.

Kommunerna längs sträckan mellan Nässjö/Jönköping och Halmstad har 365 000 invånare idag. 2030 beräknas invånarantalet vara 370 000. Halmstad kommun har drygt 100 000 invånare och Jönköping har drygt 140 000 invånare. Befolkningsunderlaget är tillräckligt för att generera ett betydande antal resande på HNJ.

Godstrafiken kan utvecklas!

Förutom för persontrafik kan HNJ användas för mer godstrafik. Enligt Regeringsförklaringen 2019 ska långväga godstransporter flyttas till järnväg och sjöfart.

Banan kan användas för godstransporter till Båramo kombiterminal i

Skillingaryd och till Torsvik i Jönköping. Båråmo som bl.a. är en integrerad del av Göteborgs hamn expanderar. Terminalen i Båråmo har skrivit avtal med Green Cargo. Terminalen blir en del av den europeiska godskorridoren Scan-Med.

Ett nytt spår via Torsviks logistikområde–Tenhult mot Nässjö har utretts vilket möjliggör bra förbindelser bl.a. till Oskarshamn.

Godståg till Halmstad kan med fördel utnyttja banan, eftersom hamnen har järnvägsspår och en containerterminal. Även godstrafik till kontinenten kan använda banan. Då blir det mer spridning av godstågen, framförallt vid trafikstörningar.

Med rätt satsning kan banan bli en viktig sträcka för både person- och godstrafik.

Christer Wilhelmsson, ordförande i Järnvägsfrämjandet
Göran Ekbladh, sekreterare i Järnvägsfrämjandet

Stark opinion för HNJ!

Regionstyrelsen i Halland överväger att ersätta Krösatågen på den södra delen med busstrafik. Men det blev stark opinion för Halmstad–Nässjö järnväg (HNJ) när planerna blev kända. Länkar till de refererade artiklarna finn i en bilaga på Järnvägsfrämjandets webbplats, läs mer på sidan 47.

Redan den 15 maj 2020 publicerade Hallands Nyheter en artikel om HNJ av Järnvägsfrämjandets ordförande Christer Wilhelmsson under rubriken "Läggs banan ner riskerar flera orter att avfolkas". Du kan läsa en längre version av artikeln på sidan 6.

Den 3 juni svarade en ledamot i Regionstyrelsen i Halland på en fråga om planerna på nedläggning av Krösatågstrafiken, att "länstrafiken i Halland har ett uppdrag att ta fram en åtgärdsplan för att klara budget för 2021. I det som har presenterats fram till nu finns det flera åtgärder som exempelvis att minska busstrafik eller att köra tåg med ett tågset. Planen omfattar även Halmstad–Nässjö vilket innebär att avsluta testprojektet och att sluta köra tåg och gå över till komfortbussar."

Den 13 juni hade Hallandsposten en artikel om att statistiken har underskattat antalet resande på HNJ-banan. Antalet resor är mellan 150 000 och 160 000 per år. Antalet har ökat sedan försöket med flera turer började, men enligt statistiken har resandet per tur inte ökat. Ökningen i resande motsvaras av ökning- en av antal turer. Manuell räkning av resande har visat sig underskatta antalet

resande enligt statistik från Kungsbackapendeln och Viskadalsbanan. Hallands-
trafiken tillbakavisar dock uppgifterna och menar att statistiken är korrekt.

Den 15 juni skrev Sven Israelsson i Hallandsposten att det tar tid att ändra tra-
fikströmmar. Ökningen av resande hade med all sannolikhet kunnat fortgå i ett
scenario utan coronakris. Försvinner persontrafiken kommer även godstrafiken
att försvinna.

Den 16 juni rapporterade Radio Halland att Hallandstrafiken planerar att lägga
ned tågtrafiken mellan Halmstad och Värnamo.

Den 18 juni skrev kommunstyrelsens ordförande i Falkenbergs kommun Per
Svensson (S) i Hallands Nyheter under rubriken "Nedlagda Krösatåg drabbar
Falkenbergs inland" att en nedläggning vore ett historiskt misstag och ett dråp-
slag för inlandet i Falkenbergs kommun. För kommuninvånarna i Åtran, Fegen
och Krogsered och bygderna däromkring är Krösatågen det snabbaste sättet att
ta sig via Kinnared mot Värnamo, Nässjö och Jönköping till det svenska järn-
vägsnätet österut. Per Svensson avslutar "Det kan inte bara vara stadsbor som
får möjlighet att resa hållbart i framtiden. Omställningen till ett mer hållbart sam-
hälle måste komma alla till del oavsett var du bor eller vilken inkomst du har.
Järnvägstrafik är framtiden och Hallandstrafiken borde istället för att fundera på
nedläggning ta inspiration från Jönköpings län, som väljer att satsa på elektrifier-
ring mellan Jönköping och Värnamo. Det är samma järnvägslinje men en annan
region och en annan politik."

Den 23 juni har SVT Halland ett inslag. Osäker framtid för Krösatågen: "Kan
inte klippa av vår livsnerv?" Under 2020 går testperioden för att öka resandet på
tågsträckan ut, och i veckan har regionen kallat de berörda kommunerna till ett
möte för att diskutera saken.

Den 23 juni intervjuas Ronny Löfquist (S), kommunstyrelsens ordförande i Hylte
kommun, i Hallandsposten efter ett möte med Regionstyrelsen. Artikeln har
rubriken: Bussalternativ till Krösatågen läggs fram – "En väldigt dålig idé".
Ronny Löfquist säger i intervjun att den politiska majoriteten i Hylte inte kan
acceptera en nedläggning av tågtrafiken. Det kommer att få allvarliga konse-
kvenser för den regionala samverkan i Halland. Ronny Löfquist och oppositions-
rådet Anna Roos (C) gjorde ett inspel om hur godstrafikens förutsättningar för-
sämras om persontågen försvinner från HNJ-banan. Företag som Stora Enso i
Hyltebruk och Smurfit Kappa i Brännögård, som tillsammans sysselsätter cirka
600 personer, är beroende av en stabil godstrafikbana. Om man lägger ned
persontågen så sjunker statens intresse för banan. När det hänt förr i Sverige
så rullar godstågen oftast bara några år till. Sedan lägger man över godset på
lastbil i stället, säger Ronny Löfquist. Han lyfter fram att testperioden på HNJ-
banan har visat framgångsrika siffror för resandet. Under de två första åren har
antalet resenärer ökat från 112 000 till 153 000 resenärer. Restiden från Hylte-

bruk till Stockholm kommer att öka med en timme och sex minuter med buss alternativet.”

Den 23 juni hade Hallandsposten en ledare med rubriken ”Om hela Halland ska leva bör HNJ-banan vara kvar.” Ledaren betonar att hela Halland ska leva. Tågtrafiken fungerar som en pulsåder för transport av människor och gods mellan inland och kust. En välfungerande kollektivtrafik har fördelar när det gäller arbetsmarknadens behov av kompetensförsörjning och när det gäller miljö och klimat. Målet om en fördubbling av tågtrafiken som sattes upp för den satsning med fler turer som nu gjorts under tre år har inte nåtts. Ledarskribenten menar att turtätheten ändå varit otillräcklig, kollektivtrafik måste få kosta. Därför måste skattedelen av kostnaden för kollektivtrafik få en större andel än idag.

Den 3 juli hade Hallandsposten en ledare med rubriken ”HNJ ska utvecklas – inte avvecklas”. Ledaren slår fast att tåg som trafikslag har framtiden för sig. Även om man med busstrafik kan få en rejäl ökning av antalet dagliga turer, ser ledaren fördelar med att behålla trafik på järnväg. Resande med tåg är snabbt och bekvämt, både regionalt och interregionalt. HNJ-banan kan bli en viktig länk mellan Halmstad och Stockholm. Det krävs investeringar för att uppnå en bra tågtrafik och här står Halland inför ett vägskäl. ”För den som tror på framtiden borde svaret vara givet. HNJ-banan ska utvecklas, inte avvecklas”.

Den 6 juli intervjuades Järnvägsfrämjandets ordförande Christer Wilhelmsson under en resa med Krösätåget till Torup. Intervjun lyfter särskilt fram det bytänkande som blir problem när olika regioner har olika vilja. Helhetssynen tappas bort för banor som har stor potential för interregionalt resande. Han pekar på en kortsiktig oenighet utmed sträckan. I ena änden pratar man om elektrifiering, medan man i den andra banänden talar om nedläggning. HNJ kan användas som omledningsbana vid trafikstörningar, behovet visades inte minst vid branden i Hässleholm. Banan mot Värnamo kan få stor betydelse när höghastighetsbanan blir färdig och Värnamo då blir en viktig knutpunkt.

Den 8 juli för Göran Nilsson i en artikel i Hallandsposten under rubriken ”HNJ-testet som blev ett fiasko” fram att förutsättningarna för försöket med ökad turtäthet var ogynnsamma på flera sätt. Det blev färre, sju istället för åtta, tåg – omlopp – än vad som först planerades. Det åttonde tåget skulle ha förbättrat tidtabellen avsevärt. Samarbetet med Jönköpings Länstrafik (JLT) var bristfälligt, JLT tog över planeringen av tidtabellen, vilket blev ogynnsamt för trafiken mot Halmstad och dyrare för Hallandstrafiken. Räkningen av resande görs för sällan, antalet resande underskattas vid tidpunkter när det är mycket resande. Att öka kundantalet med 40 procent på två år, vilka verksamheter kan det?

Den 8 juli skrev Grön Ungdom under rubriken ”Lägg inte ner Hallands tåglinjer” att en nedläggning drabbar de resande. Det görs 180 000 resor om året. De resande fråntas möjligheten att resa hållbart, samtidigt som det satsas mångmiljionbelopp på Halmstads Flygplats. Om det saknas pengar ska bidragen skjutas till

tåg och busslinjer, istället för till flygplatser.

Den 10 juli skrev Jan du Rietz i Hallandsposten under rubriken "Tågsatsning lönsammare än nedläggning", att banupprustning och trafikutveckling kan förbättra ekonomin både för Hallandstrafiken och Trafikverket. HNJ AB var redan 1938 en föregångare med snabbmotorvagnar som förkortade restiden avsevärt, till nästan samma restid som idag. Med rätt åtgärder på bana och tåg skulle restiden nu nästan kunna halveras, vilket skulle betyda en mycket kraftig ökning av produktiviteten, intäkterna och den samhällsekonomiska nyttan. Men en riktig höghastighetsbana och en upprustad HNJ-bana till modern standard kan höghastighetståg köra Halmstad–Stockholm på mellan 2 och 2,5 timmar. "Kraven på dels regionförstoring med ekonomisk utveckling och tillväxt, dels klimatåtgärder inom trafiksektorn, gör att järnvägen upplever en renässans. Restiderna med moderna eltåg på moderna banor kan minst halveras jämfört med bil och buss. Det betyder mycket för näringslivet, resenärerna och kommunerna över hela landet." Jan du Rietz pekar på banans roll för storregioner med Halland och är ett kommande nybygge Byarum–Tenhult 25 km möjligt, bör även den felande länken 7–8 km Hyltebruk–Landeryd vara möjlig.

Den 11 juli skriver Sara Åhlén Björk – chefekonom Sydsvenska Industri- och handelskammaren, Helena Zar Vallin – vd Handelskammaren i Jönköpings län, Stefan Gustavsson – näringspolitisk chef, Västsvenska handelskammaren, Annika Cederfeldt – ansvarig näringslivspolitisk utveckling Handelskammaren i Jönköpings län, Tomas Arvidsson – vice ordförande Svenskt Näringslivs allmänna avdelning och ordförande Transportindustriförbundets järnvägskommitté och Gustaf Engstrand – näringspolitisk chef Tåg företagen i Hallandsposten, att sambandet mellan infrastruktur och tillväxt är glasklar. Bättre infrastruktur – mer tillväxt. Nedläggning av Krösatågen står därför i strid mot de satsningar och gröna investeringar som finansminister Magdalena Andersson nu förespråkar för att få igång Sveriges ekonomi. Kommunerna längs sträckan omfattar cirka 176 000 invånare som på ett eller annat sätt dagligen transporterar sig mellan hem, jobb och skola, i flera fall över både kommun- och regiongränser. Skribenterna lyfter särskilt fram tre viktiga faktorer, tågets snabbhet jämfört med buss, att antalet resande ökade även om kostnadstäckningsgraden inte nåddes och för det tredje att om persontrafik tas bort är det oerhört komplicerat och kostnadskrävande att återinföra den. Skribenterna skriver vidare: "Vi anser att Region Halland inte endast ska fokusera på kostnadstäckningsgraden. Region Halland har statens uppdrag att arbeta för ökad tillväxt i länet. Vi, tillsammans med våra medlemsföretag, menar att förbättrade pendlingsmöjligheter och sammanknutna arbetsmarknadsregioner tillsammans skapar goda och nödvändiga förutsättningar för näringslivet. Att ersätta persontågtrafiken med buss kommer att förlänga pendlingsstider och försvåra för rörlighet och tillväxt. Vi anser att det i regionen finns, och bör finnas, en plats för alla former av transporter som ökar den regionala samverkan. Kommunikationsalternativ som buss, bil och tåg bör därför ses som attraktiva komplement och inte vägas mot varandra i en konkurrenssituation. Tillsammans förespråkar vi en utveckling, inte av-

veckling!”

Den 14 juli påminner Hans Sternlycke i Hallands Nyheter om den utredning som Per Corshammar gjorde för Värnamo kommun om HNJ. Du kan läsa hela artikeln på sidan 16.

Den 15 juli var Järnvägsfrämjandets artikel ”Stäng inte dörren mellan Halland och Småland” införd i Hallands Nyheter och senare i veckan i Hallandsposten, Smålands-Tidningen och Värnamo Nyheter. Vi ringde runt till samhällsföreningar, näringslivsorganisationer och lokala naturskyddsföreningar. Det var ett överväldigande och unisont stöd för att behålla Krösatågen på banan. Du kan läsa hela artikeln här nedan!

Den 10 augusti intervjuades Christer Wilhelmsson i Värnamo Nyheter. Järnvägsfrämjandet fick bra uppmärksamhet igen genom att Christer åkte till Gislaved. Christer lyfter bl. a. problemet med järnvägssträckningar som går genom flera län, där enskilda län endast ser till sitt snävt lokala intresse, bypolitik. Järnvägen kan fylla andra behov, som omledning av trafik vid störningar. I artikeln intervjuas även Andreas Almquist, vd för Hallandstrafiken, som avslöjar det extremt kortsiktiga perspektivet som ligger till grund för planerna för bussersättning. Självklart ska även tågen i framtiden drivas av förnyelsebar energi, helst ska sträckan elektrifieras.

Göran Ekbladh, sekreterare i Järnvägsfrämjandet

Stäng inte dörren mellan Halland och Småland!

Resandet med tåg ökar och satsningar på järnväg görs på många platser. Stick i stäv mot utvecklingen planerar Region Halland att lägga ner trafiken med Krösatåg mellan Halmstad och Värnamo. En upprustad bana har med sitt strategiska läge en stor potential för resande och godstrafik. Att lägga ner trafiken kommer att få negativa följder för tillväxt och utveckling för orterna längs sträckan.

Resandet med tåg ökar i Sverige. Sedan 1990 har antalet regionala tågresor ökat från 82 miljoner till 224 miljoner 2018. På flera håll satsas på upprustning av banorna. I Skåne har Österlenbanan elektrifierats och rustats upp. Trafiken på Marieholmsbanan har återupptagits vilket ger möjlighet att inkludera Eslöv i trafiken Lund–Helsingborg. I Småland rustades sträckan Emmaboda–Karlskrona upp för ett antal år sedan och Region Kalmar satsar för trafiken på Stångådals- och Tjustbanorna. Viskadalsbanan mellan Borås och Varberg ska rustas upp. Västkustbanan har fått dubbelspår för att klara ett ökat resande. Norra delen av Halmstad-Nässjö järnväg (HNJ) är delvis upprustad och ytterligare upprustning med elektrifiering och ny förbindelse mot Jönköping planeras. Tågtrafiken får

alltså en ökande betydelse för resande och samhällsutveckling. Mot den bakgrunden är det svårt att förstå att Region Halland planerar att gå baklänges i utvecklingen genom sina planer att lägga ner trafiken på den södra delen av HNJ mellan Halmstad och Värnamo.

HNJ har ett mycket bra strategiskt läge i södra Sverige. Den är en länk mellan södra Halland/Halmstad och flera stora befolkningscentra som Jönköping/Falköping/Skövde, Växjö/Kalmar via Värnamo och Linköping/Norrköping via Näs-sjö. Den knyter ihop Högskolan i Halmstad med Linnéuniversitetet i Växjö/Kalmar och Högskolan i Jönköping. Med ny stambana genom Värnamo blir Värnamo en stor knutpunkt för resenärer mot sydvästra Småland och södra Halland. HNJ fyller en funktion för pendling längs orterna utmed banan. Den är viktig för gymnasieeleverna. Men järnvägens funktion sträcker sig längre än enbart som länsbana. Krösätågen är ett bekvämt och enkelt sätt att resa exempelvis till Stockholm med byte i Nässjö eller till Malmö/Köpenhamn med byte i Halmstad.

Det finns alltså en stor potential för resande. För att resandet ska bli attraktivt måste tidtabellerna vara anpassade efter resenärernas resvanor. Hela sträckan mellan Halmstad och Nässjö/Jönköping bör rustas upp och elektrifieras. Blekinge Kustbana och Österlenbanan fick sex gångers resandeökning efter att banorna hade fått helsvetsad räls och elektrifierats. Det är genom upprustning för snab bare resor som banan får sin fulla potential för resandet.

Godsterminalen i Bårnäs vid Skillingaryd genererar gods på järnväg. Här kan godståg till/från södra Sverige utnyttja banan. Halmstad hamn har spåranslutning vilket möjliggör satsning på gods på järnväg. Utan persontrafik på HNJ-banan är det sannolikt att dess spårstandard tillåts sjunka, vilket successivt gör banan mindre attraktiv för godstransporter.

Banan är i många fall en förutsättning för att kunna bo kvar och viktig för företagen i inlandskommunerna för att kunna rekrytera kompetens. Att lägga ner trafiken kommer att få negativa följder för tillväxt och utveckling för orterna längs sträckan. Vi har förståelse för att Regionens ekonomi är ansträngd på grund av coronakrisen. Men det gäller att se skillnad mellan det långsiktiga och kortsiktiga perspektivet. Vi måste hoppas att coronakrisen snart har ett slut. Då gäller det att komma ur krisen med gröna och hållbara framtidslösningar. Inte att gå baklänges in i framtiden.

Anders Hansson, kontaktperson, Naturskyddsföreningen Gnosjö

Anki Hansson, näringslivschef, Värnamo Näringsliv

Bengt-Åke Torhall, kassör, Torups Samhällsförening

Birgitta Holmèn, vice ordförande, Långaryds hembygdsförening

Bo Persson, kassör, Oskarströms Samhällsförening

Christer Wilhelmsson, ordförande, Järnvägsfrämjandet

Evy Johansson, sekreterare, Kinnareds hembygdsförening

Gert Jonsson, kommunstyrelsens ordförande, Vaggeryd

Göran Göhlin, ordförande, Gnosjö Näringslivsråd
Johan Thorsell, näringslivschef, Vaggeryd
Kenneth Petersson, ordförande, Forshedabygdens Näringslivsförening
Kent Williamsson, oppositionsråd, Vaggeryd
Lars Lindfors, ordförande, Nässjö Naturskyddsförening
Leif Österlind, näringslivschef, Enter Gislaved
Linnéa Petersson, ordförande, Företagarna i Hylte
Marianne Frick, ordförande, Vaggeryds Naturskyddsförening
Märta Svärd, ordförande, Naturskyddsföreningen i Jönköpings Län
Peter Thorén, ordförande, Värnamo Naturskyddsförening
Rose-Marie Eriksson, ordförande, Hela Sverige ska leva/Halland
Stefan Kjellström, ordförande, Smålandsstenar Samhällsförening
Stefan Timhagen, ordförande, Lanna/Bredaryds näringslivsförening
Thomas Gustavsson, ordförande, Landeryds Samhällsförening

Namninsamling för HNJ!

Evy Johansson från Glöshult, Torup och verksam i Kinnareds hembygdsförening startade en namninsamling genom Skiftet för Halmstad–Nässjö järnväg. Antalet underskrifter visade att det finns ett mycket starkt stöd för banan. Vid Klart Spårs pressläggning hade hela 3509 namnunderskrifter samlats in. Evy Johansson sade till SVT Halland att "Jag tänkte att eftersom ingen annan gör det så får jag göra det". Hon menar att järnvägen är viktig, inte minst som ett kulturarv. Syftet med namninsamlingen är att visa invånarnas missnöje med att tågen nu riskerar att försvinna – och gensvaret har varit stort. Järnvägsfrämjandet gratulerar Evy Johansson till den lyckade namninsamlingen. Vi får hoppas att Region Halland tar intryck och lyssnar.





FOTO BENGT ROSÉN

Eltåg på helsvetsad räls ger billigare och mer miljövänlig tågtrafik. Krösatåg X11 3113 Magnus Ladulås i Vislanda 25 april 2019.

100 mnkr på HNJ sparar 44 mnkr/år

Debatten om Halmstad–Nässjö järnväg (HNJ) har varit livlig i Hallands Nyheter och Hallandsposten. Jag vill påminna om en utredning järnvägskonsulten Per Corshammar gjorde för Värnamo kommun för fem år sen. Banan har spikbefästning och skarvspår. Med det får tågen inte köra fortare än 100 kilometer i timmen. Genom att byta till fjädrande befästning och svetsa igen skarvarna för tillsammans 100 miljoner kronor kan man få upp hastigheten till 130 kilometer i timmen.

Då kan tågen köra de 11,5 milen mellan Halmstad och Värnamo med 90 kilometer i timmen i snitt. En buss klarar bara 60. Med det kan länstrafikbolagen göra ett annat trafikupplägg, halvera busstrafiken och spara 44 miljoner kronor om året. Tågresandet kan flerdubblas.

När man nu beslutat att rusta upp och elektrifiera HNJ från Värnamo mot Nässjö och Vaggerydsbanan vidare till Jönköping för 1,5 miljard kronor, så att restiden blir 50 minuter från Värnamo till Jönköping, anser jag att också Värnamo–Halmstad måste elektrifieras. Då kan man köra tåg hela sträckan utan lokbyte, och då kan HNJ fungera som reservbana om det blir stopp på Södra Stambanan. Halmstad kan få direkta tåg till Stockholm. Det är en kostnad på 30 miljoner kronor milen. Byta spår, makadamisera och rätta kurvor kostar kanske 60 miljoner kronor milen.

100 miljoner kronor kunde gått på underhållsanslaget, men det vägrar Trafikverket eftersom man ser det som en standardhöjning. Därför blir inget gjort, och politikerna vill lägga ner trafiken för att spara pengar. Trots att det kunde vara intjänat på styvt två år för länstrafikbolagen och sedan gett vinst.

För övrigt anser jag att HNJ skall gå genom Hyltebruk. Det går ett stickspår dit, och sedan är det bara några kilometer kvar för att komma ut på HNJ igen.

Hans Sternlycke, vice ordförande i Järnvägsfrämjandet



Spårtrafik ger snabbare och mer attraktiva förbindelser mot Åtvidaberg och Västervik. Bara mera buss duger inte. Kustpilen 8591 med Y31 1423 vid km 103 strax söder om Gamleby den 23 juli 2020.

Bara mera buss duger inte!

Östergötland behöver både bussar, spårvagnar, expressbussar och tåg, för att öka kollektivtrafikens låga andel. Men varför är spårtrafik så mycket bättre, när buss är så mycket billigare? Jo, rullmotståndet är enligt Wikipedia omkring femton gånger högre med gummidäck på asfalt jämfört med stålhjul på räls och energiförbrukningen blir därmed mycket lägre på räls. Gummihjulens högre energiförbrukning omvandlas till friktionsvärme och stora mängder små, miljöfarliga och hälsovådliga mikropartiklar. Största andelen PM10-partiklar i naturen kommer från gummidäck.

Redan i mars 1983 presenterar Järnvägsfrämjandet, som då hette Föreningen Rädda Järnvägen, en första idéskiss till de pendeltåg som blev Östgötapendeln. En gedigen utredning på 64 sidor med tågtrafik på stambanan genom Östergötland, komplett med tidtabeller avfärdades av Östgötatrafikerna med att det duger med buss. Det säger man inte längre. Kloka politiker insåg snart att bara mera buss duger inte längre för arbetspendling mellan Norrköping, Linköping och Mjölby. Östgötapendeln som vår förening föreslog för 37 år sedan är i dag Östgötatrafikens ryggrad och stolthet.

Nu säger tjänstemännen samma sak om tågtrafiken till Västervik, det duger med buss. Ett 40-tal dubbelturer med expressbuss trafikerar redan sträckan Linköping–Åtvidaberg och försöker konkurrera ut den snabbare tågtrafiken. Ännu fler bussar duger inte för att locka bilister att åka kollektivt från Åtvidaberg. En utredning visar att det finns en besparing med 12 miljoner per år på en bättre samordning av tåg och buss mellan Åtvidaberg och Linköping. En tjänstemannaremiss som heter "Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik" föreslår nedläggning av tågtrafiken på Tjustbanan. INGEN av de 23 remisserna vill ha fler ersättningsbussar till Västervik. Bara mera buss duger inte för att knyta Västerviks arbetsmarknad närmare Linköping.

Bara mera buss duger inte för att öka kollektivtrafikens låga sju procent marknadsandel från Kisa, Rimforsa och Åtvidaberg till Linköping. Bara mera buss duger inte till att halvera restiden från Sturefors. Det klarar bara tåget, om vi bara får chansen att stiga på igen. Här byggs just nu 350 nya bostäder nära järnvägen under en sjuårsperiod. Ett fåtal cyklar till bussen och åker kollektivt. Bilkön är kilometerlång, morgon och kväll. Halva restiden med tåg lockar fler bilister att åka kollektivt.

Även Linköping växer och har drabbats av bussinfarkt vid resecentrum i högtrafik. Ett välkänt problem i andra europeiska städer av samma storlek. Bara mera buss duger inte till att lösa upp en bussinfarkt. Tvärt om blir trängseln ännu värre när vi får dubbelt så många resenärer från Ostlänken. Lösningen är ofta en eller flera spårvägslinjer med betydligt högre kapacitet. Lund bygger just nu sin första spårvägslinje för 860 miljoner kronor. Dyr att bygga, men betydligt bättre än buss, inte minst för gatumiljön. Spårvägen i Lund ska invigas den 12 december. Modern spårtrafik är en energisnål och långsiktigt hållbar investering och Kustpilen kan på samma sätt som Östgötapendeln bli ryggraden i en ny **Region Östra Götaland**.

Bengt Walla ordförande i Järnvägsfrämjandets Avdelning Öst

Artikeln har varit publicerad i Östgöta Correspondenten 28 maj 2020.



FOTO GÖRAN EKBLADH

*Alla remissinstanser vill behålla tåget på Tjustbanan.
Y31 1425 som tåg 8586 passerar Almvik den 20 juli 2020.*

Din bild i Klart Spår!

Klart Spår behöver bilder från hela Sverige.

Bilder med olika typer av motiv med järnvägsanknytning är välkomna.

Attityder för och emot järnväg

Ända sedan 1930-talet har det funnits en uppfattning att järnvägar "som inte behövs" ska läggas ner. Dessa banor var väl bland annat de som Statens Järnvägar köpte upp på den tiden. Det har till och med funnits åsikter som att det bara är "triangeln" som ska vara kvar, det vill säga Stockholm–Göteborg–Malmö–Stockholm.

Varför förstatligades privata banor? Fanns det en rädsla för konkurrens? Var det längtan efter likformighet i trafiken? Fordonen skulle se likadana ut? Vem ville ha det? Naturligtvis var det bra med ett enhetligt biljettsystem och samma pris per kilometer. Men om jag hade levt då och fått styra hade jag låtit de olika bolagen få vara kvar och enbart samordnat biljetterna. Detta hade förmodligen gett som resultat att de olika privata bolagerna hade fått leva längre. Detta kan troligtvis gälla till exempel GDG. Dock har det funnits privata bolag kvar en lång tid, till exempel TGOJ och Nordmark-Klarälvens Järnvägar. På TGOJ har godstrafiken fortsatt i Green Cargos regi och bolaget stod som eget fram till 2010, dock delägt fram till dess. Persontrafiken togs över av SJ 1988. En del av den är nerlagd, till exempel Eskilstuna–Oxelösund.

Nordmark satte in två nya motorvagnståg 1956 som var knappt tio år gamla då ett bussbolag tjtade sig till att ta över trafiken. Vad som hände med motorvagnstågen är att ett finns uppställt i Hagfors Industri- och Järnvägsmuseum, kanske det andra finns kvar också, vet ej. Järnvägen var elektrifierad och tågen var lika TGOJ:s "kålmaskar", littera X22, dock smalspåriga. Godstrafiken höll ut till 1990.

GDG (Göteborg-Dalarna-Gävle) elektrifierade sina linjer i slutet av 1930-talet och skaffade moderna boggielok långt före SJ moderniserade sina D-lok till littera Da och där det första Da-loket kom 1952. Da hade i likhet med D-loket koppelstängsdrift som var omodernt på kontinenten redan på 1930-talet. D-loket började tillverkas 1925. SJ var trygg i sitt blivande monopol. Måhända var det driftsäkert då. Det är det även nu, men nu har vi fordon som väl kan sägas vara mer up-to-date. GDG förstatligades 1948.

Attityder MOT järnväg kan låta på följande sätt:

"Det är personbil, buss och lastbil som gäller nu, vad ska vi med järnvägen till?"

"Järnvägen är alldeles för dyr att driva, vägen finns ju där och räcker till även för dem som åker tåget idag." (Jo, men vitsen är att få fler att åka än de som åker idag).

"Vi har inte råd att satsa, vi måste tänka på vård, skola, äldreomsorg och förskolor i första hand. Men om Trafikverket moderniserar och bygger ut banan så kan vi

kanske hyra in fordon och köra.”

”Det går lika snabbt med bussen. Järnvägen ligger bara där och skräpar.”

Det ovan sagda är mer rakt på sak än vad som uttalas i verkligheten, men visst har vi i föreningen mött människor som i sin profession försvarar till exempel en budget som inte inkluderar järnvägssatsning (för att intresse inte finns), eller kan hävda att ”där spåren finns vill vi bygga en parkeringsplats, bostäder med utsikt och göra en cykelväg.”

Attityder FÖR att satsa på järnväg är välkända för oss:

”Det ger en regionförstoring, många kommer att flytta dit pendeln skall gå.”

”En utbyggnad och satsning på järnväg är jättebra för miljön”.

Den sista tesen ovan är några mycket bra, för att inte säga nödvändiga argument MEN de biter inte alltid på den befattningshavare som har en budget att ta hänsyn till. Järnvägsfrämjandet måste hitta fler argument för järnvägssatsning på en plats där det, i dagsläget i alla fall, inte är intressant att satsa på en modern, elektrifierad, uppsnabbad järnväg av miljöskäl.

”Tåget ger mycket bättre komfort än bussen och ger möjlighet att arbeta ombord”.

Många som inte åker tåg förstår inte hur tåget fungerar. Till exempel att svenska tåg har fasta säten vilket gör att du antingen åker framåt eller bakåt. Om personal hade haft tid att vända sätena så kanske man skulle få fler trafikanter. Men i dagens täta, men personalsnåla, trafik så finns det väl inget intresse eller tid över för något så trivialt som att vända säten.

Förhoppningsvis ökar viljan att bygga ut regional- eller pendeltrafik med tåg från sval eller ingen med tiden av sig själv. Man måste inse att om regionen skall utvecklas så måste man satsa. Man kanske till och med måste bygga helt nytt på en plats där järnvägen inte har funnits förut eller har funnits långt tillbaka. Vi ska inte behöva dra fram argument som ”se här vad andra har gjort” eller ”tänk på miljön.”

Järnvägsfrämjandet måste slipa sina argument för att satsa mer på järnvägen. Och vi behöver lyssna på dem som inte tycker som vi, och anpassa vår argumentation efter olika mottagare.

Klas Ternegren, ledamot i Järnvägsfrämjandets styrelse och medlemsansvarig

Järnvägspolitiken är nedläggning

Järnvägen industrialiserade Sverige. Efter riksdagsbeslutet 1854 att staten skulle bygga stambanorna och privat kapital bibanorna byggdes Västra stambanans 45 mil på sex år, 1856–1862, – med hacka och spade. Att jämföra med Ostlänkens 16 mil som tar 15 år att bygga. Varje år till första världskrigets slut investerades över en procent av BNP i järnväg. Nu investeras bara tre promille av BNP om året i järnväg.

I stället är ambitionen att lägga ner järnväg, och det har den varit sedan förstatligandet av de privata järnvägarna 1938. De hade svårt att konkurrera med den växande bilismen. SJ skulle driva banorna men fick inte anslag nog att täcka förlusterna. 1963 kom det trafikpolitiska beslutet om minskade driftsbidrag efter en utredning som menade att hälften av järnvägsnätet skulle läggas ner. 1979 kom ett nytt trafikpolitiskt beslut för att ersätta det äldre. Anitha Bondestam, som var liberal kommunikationsminister då, var mycket kritisk mot den förda politiken i propositionens förord. Men nedläggningarna fortsatte. VPK kritiserade i en partimotion 1982 att trafikpolitiken fortfarande fördes som om 1963 års politiska beslut gällde. 1988 kom ett riksdagsbeslut om att vidareutveckla 1979 års beslut. Det gav heller ingen ändring. Kapacitetsutredningen 2012 under Lena Ericson ville ha fördubblad flygtrafik, ökad biltrafik med 2/3 och sade öppet att vi måste våga lägga ner järnväg. Hon belönades 2015 med att bli generaldirektör för Trafikverket. Denna järnvägsfientliga utredning är fortfarande bestämmande för dagens järnvägspolitik, tvärtemot alla miljömål.

Antingen det är SJ, Banverket 1988–2010 eller Trafikverket därefter som varit huvudman, har järnvägspolitiken varit nedläggning, även om politikerna ibland velat annat. Senast har vi sett det på stängningen av Lysekilsbanan och Karlsborgsbanan, nedläggning av mötesspår, stickspår och terminaler, och en växande underhållsbrist på regionbanorna. Tågtrafiken blir långsam och gles. Lysekilsbanan och Karlsborgsbanan ligger för rivning.

I stället för banupprustning skall signalsystemet ERTMS genomföras på ett sätt som utesluter vårt välfungerande ATC. Det befintliga signalsystemet ATC uppfyller de krav EU har för ERTMS, och med en modul i loket, som översätter från ATC till ERTMS, kan utländska lok med ERTMS köra utan att banan är utrustad med ERTMS. På Södra stambanan får inga tåg med ATC köra eller korsa banan när den första sträckan har fått ERTMS. Det blir ett argument för nedläggning av Stångådals- och Tjustbanorna. Det slår ut små godstågsoperatörer och museijärnvägar som inte har råd med ombyggnad av sina lok.

Järnvägens dåliga konkurrenskraft påstås vara en effekt av marknaden, när orsaken är en effekt av regler som missgynnar järnväg och bristande underhåll och investeringar. Nedläggning och dåliga banor ger befolkningsomflyttning genom att tvinga fram mer bil- och lastbilstrafik och strypa investeringar i missgynnade reg-

ioner.

Framtidsplaneringen i infrastruktur tänker fortfarande i vägtrafik. När riksdagen beslutat om minskning av trafikens koldioxidutsläpp med 70 procent vill man satsa på självkörande fordon, elbilar och elvägar istället för att satsa på järnvägen som redan är eldriven. Vägtrafik, även om den blir eldriven, kan inte konkurrera med tåget vare sig i miljö, hastighet, ekonomi, yteffektivitet, energisnålhet eller lätthet att automatisera.

Det är dags att upphöra med järnvägsfientligheten och att i stället för att investera i dyra återvändsgränder satsa på att bygga om Sverige för tåg för att få ett bekvämare och hållbarare samhälle.

Hans Sternlycke, vice ordförande i Järnvägsfrämjandet

Sveriges kommuner och regioner (SKR) ska väl värna även om tågtrafiken?

Den 27 april skickade Anders Knappe, ordförande i SKR, en hemställan till infrastrukturminister Tomas Eneroth. Hemställan gällde anslag om statligt stöd till icke statliga flygplatser.

Även kommunstyrelseordförandena i Helsingborg och Växjö skriver i Dagens Samhälle 7 maj att kommunernas och regionernas resurser ska användas så att flygplatser inte går i konkurs.

I Västerås har flygplatsen lagts ner. Där ansåg kommunen att man inte kunde fortsätta att skära i välfärden, det var inte försvarbart. Flygplatsen gick back med 24 miljoner kronor per år.

Flygplatsernas intäkter har minskat p.g.a. coronaviruset. Det är viktigt med beredskapsflygplatser, ambulansflyg, räddningshelikoptrar vid sjuk- och katastroftransporter. De kostnaderna ska staten stå för.

Norrland och Gotland behöver flyg.

Flyget har haft en vikande trend länge. Det är en klimatkris som bör tas på allvar, vilket har fått många att ändra sina resvanor och åka tåg i stället. Tjänsteresorna ska i första hand ske med tåg.

SKR vill att Trafikverket får i uppdrag att påbörja upphandling av flygtrafik på flertalet regionala flygplatser i hela Sverige. Varje år betalas det 400 miljoner kronor av skattemedel till lokala flygplatser.

Flygplatserna bl.a. i Växjö, Karlstad och Kristianstad, som finansieras med skattemedel, kan ifrågasättas. Växjö och Kristianstad har goda tågförbindelser med Kastrup och entimmestrafik till Stockholm.

Intäkterna har minskat kraftigt även för länstrafikbolagen i hela landet. Även där bör väl SKR agera? Länsbolagen har också stora utgifter. Utan ekonomiskt stöd riskerar man indragna turer både med tåg och buss, vilket drabbar resenärerna på väg till och från arbete och studier.

Det franska flygbolaget Air France förbjuds att konkurrera med järnvägen på kortare sträckor när det gäller statligt stöd. Man får inte sälja biljetter till inrikes sträckor med kortare restid än än två och en halv timme med tåg.

Christer Wilhelmsson, ordförande Järnvägsfrämjandet

Låt inte Trafikverket bygga höghastighetsnätet

Nu har Trafikverket släppt tydligare riktlinjer för hur höghastighetsnätet skall byggas. Detta skärper min skepsis mot att låta Trafikverket ha ansvaret för det. De har inte kompetensen. Ansvaret bör överlåtas åt ett fristående projektbolag, om bygget inte skall bli långt utdraget i tiden och mycket kostsamt.

I stället för att staten skall betala 230 miljarder kronor, tre miljarder kronor milen, kan det av andra byggas snabbt och få så stor trafik att det kan bli självfinansierande till normala biljettkostnader och utan behov av statliga bidrag.

De sex milen Göteborg–Borås skall enligt Trafikverket kosta sex miljarder kronor milen och bygget tänker man inte ens påbörja förrän om 5–7 år. Sträckan byggs för en högsta hastighet på 250 kilometer i timmen. Detta är ingen höghastighet, utan vad alla nya banor byggs för. Det blir inga stationer vid Bollebygd och Ulricehamn, där banan i stället skall dras söder om Åsunden, och inte heller vid Landvetter södra, där kommunen vill bygga en ny stad för 25 000 invånare. I stället återuppstår Mölnlycke som höghastighetsstation, varifrån trafiken skall matas via gamla Boråsbanan. Stationen vid Landvetters flygplats skall också bli ett nav för busstrafik. Stationen i Borås läggs söder om staden, med ett stickspår till Borås station. Stationen i Jönköping läggs dock centralt och inte söder om staden som Trafikverket tidigare tänkt.

Också Ostlänken Järna–Linköping byggs för bara 250 kilometer i timmen, en mil om året för 4,4 miljarder kronor milen i 16 år. Som jämförelse kan tas Rail Baltica mellan Tallinn och Warszawa för sju hundra miljoner kronor milen, med 87 mil som byggs klart på sex år.

Restiden Göteborg–Stockholm blir två timmar och fem minuter, fem minuter längre än tidigare beräknat. Det kan lika gärna röra sig om en kvart ytterligare eftersom Trafikverket inte finkalkylerat beräkningen. Enligt järnvägskonsulten Per Corshammar har man inte tagit hänsyn till att med dagens system på 16 kV behövs åtta omformarstationer i stället för att det hade räckt med en om man hade valt 25 kV, som är det rimliga för höghastighetsjärnväg med tanke på

effektbehov och strömförbrukning. Mellan varje omformningsområde behövs ett strömlöst område, vilket ökar restiden för tågen med nära en minut var. Inte heller har hänsyn tagits till att tunnelgenomgång minskar farten.

Jag anser att så mycket som möjligt av höghastighetsjärnvägen skall byggas på bro för att inte i onödan bli en barriär i terrängen. Investeringskostnaden blir något högre men underhållet mycket lägre med bana på betong än en traditionell på banvall med makadam. Det möjliggör på ett helt annat sätt ett industriellt och snabbt bygge. En bana på banvall klarar 250 kilometer i timmen, men inte de hastigheter det kan bli fråga om i framtiden, kanske 500 kilometer i timmen.

Hans Sternlycke, vice ordförande Järnvägsfrämjandet

En nordisk höghastighetsring

Runtom byggs det höghastighetsbanor, i Europa, Afrika och Asien, även i länder som vi betraktar som fattiga. Men inte i Sverige. Med tio miljoner resande per år kan en höghastighetsbana finansieras med lån. Några statliga anslag behövs inte. Idag bor det 10 miljoner invånare i Sverige. Om fem år är vi två miljoner fler. Med äkta höghastighetsbanor (över 250 kilometer i timmen) skulle det då generera 20 miljoner resande mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö över Jönköping enligt SJ, som räknar med att köra ett tåg var sjätte minut från Stockholm. Ett kinesiskt företag erbjöd sig för ett par år sedan att finansiera och bygga banan på sex år.

Trafikverket betraktar inte banan som lönsam, eftersom deras trafikanalysmodell Sampers bara ger hälften av det antal resande som modellen SamVips ger och vad internationella erfarenheter pekar på. SamVips är utvecklad ur Sampers vid KTH. Med anslag kan banan inte bli klar förrän 2095. Bara Göteborg–Borås, Järna–Linköping och Hässleholm–Lund finns med i planerna. För de två första sträckorna är hastigheten sänkt från 320 till 250 kilometer i timmen och det är oklart när de byggs. Hässleholm–Lund kan bli klar 2035.

Oslo–Köpenhamn kommer förmodligen att kunna få höghastighetståg dessförinnan. *Tüv Süd* har för *Grensekomiteen Värmland–Østfold* låtit utreda ett förslag. Restiden blir en timme mellan Oslo och Göteborg på Skagerrakbanan med tåg för 350–450 kilometer i timmen. Den kan byggas på fyra år. Med vidarebyggd höghastighetsbana tar det ytterligare en timme till Köpenhamn, fjärdedelen av den tid det tar på Västkustbanan. Om man på den sista sträckan skulle dra järnväg rakt från Landskrona till Köpenhamn i stället för att köra via Malmö blir restiden bara 35 minuter. Det projektet, *Europaspåret*, skulle göra Skåne och Själland till en enhet. Göteborg har en utvecklingspotential med betydligt närmare väg till de nordiska grannhuvudstäderna än till Stockholm.

Från Köpenhamn är det bara 3,5 timmes restid till Berlin och vidare till Europa

med Fehmarn Bält-förbindelsen, raka spåret till Tyskland. Danmark har redan börjat bygga. Och den skall vara klar till 2029. Höghastighetsanslutningen från Sverige borde vara klara då för att dra nytta av det.

Bolaget *Oslo–Stockholm 2.55*¹, ägt av kommunerna, vill minska restiden till under tre timmar mellan Stockholm och Oslo genom tåg för 250 kilometer i timmen och rätningar genom att bygga nya banor Örebro–Kristinehamn (Nobelbanan) och Arvika–Oslo. Det kostar 64 miljarder kronor och blir självfinansierande.

Täv Süd har ett alternativt förslag med höghastighetsbana på 63 mil för 189 miljarder kronor, som är ännu lönsammare, och med banor både söder och norr om Mälaren och med en förlängning till Arlanda. Därifrån kan man fortsätta banan till Östhammar och fortsätta i tunnel via Åland till Helsingfors, en länge framförd idé. Då får man en nordisk ring av höghastighetsbanor och möjlighet att åka höghastighetståg på två dygn till Kina. Det vore mycket billigare än att flyga.

Från Helsingfors är man klar att bygga en tunnel på tio mil till Tallinn i Estland för 150 miljarder kronor på sex år. Sexton tunnelborrningsmaskiner kommer att arbeta från ändarna och tre mellanliggande platser åt bägge håll. Det ger 31 000 årsarbeten och skulle höja Finlands BNP med 1,1 och Estlands med 3,5 procent. Det finansieras med lån men kommer också att ge stora skatteintäkter. Undrar om de nationalekonomer som kämpar mot höghastighetsjärnväg med argument från Sampers har räknat med sådana effekter.

Från Tallinn byggs dubbelspårig järnväg på 87 mil till Warszawa för 60 miljarder kronor på sex år. Jämför det med Ostlänken, Järna–Linköping, 16 mil på 15 år för 66 miljarder kronor, också för 250 kilometer i timmen. Polen bygger ett nät av höghastighetsjärnväg mellan sina stora städer. Därifrån får man anknötning till det europeiska höghastighetsnätet. Den nordiska ringen är fullbordad.

Hans Sternlycke, vice ordförande i Järnvägsfrämjandet

¹Från Wikipedia: *Oslo–Stockholm 2.55*, är en lobby-organisation med mål att korta restiderna mellan de båda huvudstäderna Stockholm och Oslo med hjälp av nya järnvägssträckningar. Initiativtagarna hoppas att restiden mellan städerna ska minska från drygt fem timmar till under tre timmar. *Oslo–Stockholm 2.55* drivs som ett aktiebolag och ägs av Karlstads kommun, Region Värmland, Region Västmanland, Region Örebro län, Västerås stad och Örebro kommun.

Nya stationssamhällen för billigare och sundare boende

Dagens centralisering ger ett dyrt, ohälsosamt och otrivsamt boende. Att sprida befolkningen till nya stationssamhällen kan förändra detta. Det vore också bra för civilförsvaret, hållbarhet och hälsa om människorna kunde komma närmare maten med cirkulerad näring och ekologisk odling. Vi importerar hälften av vår mat, men vi är beroende av utlandet till tre fjärdedelar för maten om man räknar in import av insatsmedel för maten, som bränslen och kraftfoder till djuren. Den odlas med konstgödsel vilket gör den allt näringsfattigare och lakar ur marken och förstör marklivet. Att då öka på militärbudgeten skyddar oss inte. Bättre att lägga pengar på infrastruktur, så att hela Sverige kan leva, och har råd att leva.

Boendekostnaderna har stigit till rekordnivåer. En nybyggd trea kostar nu 12 500 kronor i månaden i hyra. Medianlönen för en arbetare efter skatt är 17 600 kronor. Det blir inte mycket över, om hen skulle få hyra, men det är inkomsten för liten för. Många bostadsbolag kräver tre gånger mer disponibel inkomst än hyran. Medan Varbergs bostadsbolag tar 1 850 kronor per kvadratmeter är hyreskostnaden i en större stad som Göteborg 2 200 kronor per kvadratmeter. Produktionskostnaden är 50 000 kronor per kvadratmeter. Av det är det bara en femtedel som går till egentliga byggkostnader. En femtedel var står material, mark och kommunala kostnader, moms och byggherrens vinst för.

Mikael Anjou har i "Den ineffektiva byggbranschen – En förändringsagenda", skrivit att byggbranschen, som omsätter över tio procent av BNP varje år, är mycket ineffektiv jämfört med andra branscher. Om 100 personer byggde 100 lägenheter för 20 år sedan kan de idag bara producera 85 lägenheter. Man har ökat sitt pris med 80 procent när andra branscher har hållit konstant. Lönsamheten är mycket låg och förändringsviljan liten. Mycket av ineffektiviteten beror dock på statliga regleringar som förhindrar flexibilitet, branschstandarder som strider mot varandra, kommunal monopolisering som bara ger markanvisningar till de stora företagen, skråartade kollektivavtal, kommunal detaljstyrning och särkrav som hindrar rationalisering, byggvaror med överpriser, en bristsituation som gör att priserna kan stiga i skyn och ger byggherrarna stora vinster och kommunerna möjlighet att ta ut höga markpriser. Här finns större kostnadssänkningar att hämta än vad som finns i själva byggandet.

Det behövs regelförenkling, större utbud och ökad konkurrens mellan kommuner och byggherrar. Det bästa sättet för det är att rusta upp järnväg för att skapa större arbetsmarknadsområden och ge ökad frihet att välja var man kan bo.

Med bra järnväg kan man lätt nå åtta mil på trekvart, inklusive stationsuppehåll på vägen. Att anlägga en ny station kostar kanske 100 miljoner kronor. Inom en kilometer kan det bo 12 000 invånare i småhus på gångavstånd utan större behov av bil. Att finansiera stationen kostar 17 000 kronor per tomt. Man kan få ett boende nära naturen och nära lokala odlare för att få bra mat billigare. Man slipper luftföroreningar och buller som 5 000 respektive 1 000 svenskar om året dör i förtid av. Man kan bo bättre billigare.

Hans Sternlycke, vice ordförande i Järnvägsfrämjandet

Tågfärjor i Norden

Denna artikel handlar om tågfärjor i Norden, främst från Sverige till Danmark och kontinenten med några smärre utvikningar. Tågfärjor har funnits över i stort sett hela världen, men successivt minskat i antal, när broar och tunnlar tagit över. Engelska kanalen, Stora Bält och Öresund är bara några exempel. Nu är en 18 km tunnel under Fehmarn Bält mellan Danmark och Tyskland också på gång istället för färja och ska vara klar 2028. Inte så få färjor finns emellertid fortfarande kvar. Några sådana är över Messina-sundet i Italien, mellan Nord- och Sydön i Nya Zeeland, till Alaska från västra USA och över Bosporen i Turkiet samt ett fåtal på Östersjön.

Nordiska tågfärjor

Inom ett halvår vintern 2019/20 har emellertid trafiken på två tågfärjelinjer över Östersjön avslutats för att sannolikt aldrig mer återkomma. Dessa var den klassiska *Kungsleden*, Trelleborg–Sassnitz som varit i trafik sedan 1909 och drogs in den 14 mars 2020, samt *Fågelvägslinjen* Rödby–Puttgarden som avslutades den 14 december 2019. Då hade den senare varit i trafik sedan 1963. Innan dess kördes tågfärjetrafik under åren 1903–63 mellan Gedser i Danmark och Warnemünde i Tyskland, men flyttades 1951 till Grossenbrode. Rutten Rödby–Puttgarden var emellertid betydligt kortare, bara en timmes färjetid, och tog i stort sett över helt från 1963, när både järnväg och motorväg från Själland över Falster och Lolland var klara. En begränsad tågfärjetrafik fortsatte emellertid mellan Gedser på Falster och Warnemünde vid Rostock ända till 1995.

Än så länge kör Stena Line tågfärjor mellan Trelleborg och Rostock med två färjor, *m/s Skåne* och *m/s Mecklenburg-Vorpommern* med vardera 6 spår och över 1000 m spårlängd. F.n. leds emellertid inte mycket tåg gods den vägen och inga persontåg alls och det är osäkert om några sådana över huvud taget kommer att köra där mer. Nya färjor på rutten byggs enligt Stena numera utan räls ombord. Bilar är mer lönande. Kvar finns också Polferries tågfärjor över Östersjön på linjen Ystad–Świnoujście med godsvagnar till Polen sedan 1974. Finnlines kör godsvagnar på tågfärjor från Åbo till Travemünde och DFDS från Sassnitz till Klaipeda i Litauen. Ryssland kör en godstågsfärja mellan Viborg i Finska viken och exklaven Kaliningrad.

Under några perioder har det gått tågfärjor för godsvagnar mellan Sverige och Finland trots besvärligheterna med skilda spårvidder. Stockholm–Nådendal, norr om Åbo, kördes 1967–75, Hargshamn–Nystad (Åbo) 1989–96 och Stockholm–Åbo 1989–2011. Åtminstone i Nystad gjordes boggiebyten på vagnarna mellan svenskt normalspår och finskt bredspår, medan färjorna enbart var försedda med normalspår.

Mellan de danska öarna har det genom åren funnits ett tiotal tågfärjelinjer som nu alla är nedlagda. Den sista upphörde när bron över Stora Bält invigdes 1997. Det-

samma gäller tågfarjan mellan Hirtshals och Kristiansand i Norge som körde godsvagnar mellan 1958 och 1996. T.o.m. inom Sverige har det funnits några tågfarjelinjer. Två av dem gick till Öland mellan Kalmar och Färjestaden 1947–1962 främst för 892 mm smalspårsvagnar samt mellan Bergkvara (1067 mm) och Mörbylånga (891 mm) 1953–1957 för transport av sockerbeter. Ytterligare en inomsvensk färja körde spårsvagnar från år 1909 till 1914 mellan Stockholm och Lidingö. Från 1914 användes pontonbroar över Lilla Värtan, men dessa fungerade dåligt under besvärliga isvintrar, varför gamla Lidingöbron med järnvägsspår byggdes 1925. Sedan nya Lidingöbron invigts 1971, används den gamla enbart för spårvägen. Däremot kom någon tågfarjetrafik över Vättern mellan Hjo och Hästholmen aldrig till stånd, även om konkreta planer fanns på 1890-talet.

Öresund

Från Sverige har det gått tågfarjor över Öresund i mer än 100 år från 1892 till 2000 på linjen Helsingborg–Helsingör. Det första fartyget var DSB:s hjulångare *s/s Kronprinsesse Louise* med ett järnvägsspår om 50 m. Även i fortsättningen har det enbart varit danskt tonnage som ombesörjt trafiken. Från 1899 lade färjorna till vid den då nya ångfarjestationen Helsingborg F på norra sidan av inre hamnen. Den var i funktion till 1991, när Helsingborgs nuvarande centralstation *Knutpunkten* invigdes. Samtidigt flyttade all järnvägstrafik över Öresund till Helsingborgs södra hamn för att år 2000 upphöra helt, när Öresundsbron stod klar. De sista tågfarjorna på denna rutt var *m/s Tycho Brahe* och *m/s Aurora* med vardera tre parallella spår om sammanlagt 260 m. De ägdes av danska Scandlines, f.d. DSB.

Helsingborgs Ångfarjestation, Helsingborg F, som ritats av Folke Zettervall, togs ur bruk 1991. Sedan 1996 finns istället nattklubben *Tivoli* i lokalerna. Emellertid låg den anrika träbyggnaden i vägen för ett planerat större kongresscentrum, varför den 2016 flyttades cirka 50 m söderut till kajen. Byggnaden är renoverad och byggnadsminnesförklarad.

Knutpunkten är ett av Sveriges största trafikcentra med över 20 000 tågpassagerare och minst lika många andra resenärer per dag. Det har fyra genomgående underjordiska spår, varför man sedan 1991 äntligen kan köra tåg från norr till söder rakt genom Helsingborg. Mellan Göteborg och Malmö finns nu enkelspår kvar bara på sträckorna genom Varberg och från Maria genom Pålsjö skog omedelbart norr om Helsingborg.

Rutten Helsingborg–Helsingör har varit den viktigaste tågfarjelinjen från Sverige till Europa. Under perioden 1900–86 körde emellertid både svenska och danska tågfarjor mellan Malmö och Köpenhamn. Från 1945 till 1974 gick bl.a. den svenskägda tågfarjan *m/s Malmöhus* över Öresund på denna rutt. Hon hade två spår om tillsammans 147 m. När tågfarjelinjen Malmö–Köpenhamn lades ner 1986 flyttade SJ sin färjetrafik till linjen mellan Malmö och Travemünde, nära

Lübeck, där man främst sommartid kört ända sedan 1962. Denna trafik lades ner 2007. Under större delen av tiden trafikerades linjen av de mycket stora systemfartygen *m/s Malmö Link* och *m/s Lübeck Link* som båda hade hela sex parallella spår med sammanlagt 1000 m spårlängd. De kunde därför med god marginal ta ombord ett helt godståg om f.n. högst 630 m. Ytterligare bolag, både svenska och västtyska har under andra halvan av 1900-talet i olika perioder kört färjor över södra Östersjön. Även mellan Göteborgs frihamn och Fredrikshamn har man kunnat skeppa godsvagnar med fartyget *m/s Stena Scanrail* som gick i trafik 1987 till 2008. Hon såldes senare till Turkiet men hade före sin tid på Kattegatt gått som tåg färja såväl i Canada som i Italien och på Nordsjön.

Internationellt

Internationellt intressanta är tåg färjelinjen över Messinasundet mellan Villa san Giovanni och Messina som fortfarande kör persontrafik samt mellan Sirkeci och Haydarpasa i Istanbul över Bosporen med endast godsvagnar. I USA körs bl.a. tåg färjor mellan Seattle och Whittier, sydost om Anchorage i Alaska och i Canada över St. Lawrence-floden mellan Matane och Baie-Comeau i Quebec och det finns fler, men antalet sjunker.

Den mest spektakulära tåg färjelinjen var måhända den isbrytande färjan över Bajkalsjön på den Transsibiriska järnvägen. Den kördes från 1897 och endast under någorlunda isfri tid. Under den extra kalla vintern 1904 prövade ryssarna att istället lägga spår på isen tvärs över sjön. Det misslyckades emellertid och redan det första tåget gick till botten på cirka 1000 m djup. Sedan 1916 går järnvägen i en vid båge söder om Bajkalsjön. Dessutom finns sedan 1991 även Bajkal–Amurjärnvägen som går norr om Bajkalsjön.

Kungsleden

Sverige och Preussen, senare Tyskland, hade i stort sett goda relationer runt sekelskiftet 1900. Den svenske kronprinsen Gustaf gifte sig t.ex. 1881 med Victoria av Baden som blev svensk drottning 1907. Som kung Gustaf V hade han ofta kontakt med Tyskland. Då spelade fortfarande sådana kungliga föreningar roll i storpolitiken. Därför var det naturligt att tåg färjelinjen mellan Trelleborg och Sassnitz invigdes den 6 juli 1909 av kung Gustaf V av Sverige och kejsar Wilhelm II av Tyskland som också var kung av Preussen. Leden, som regelbundet transporterat främst post med ångbåt sedan 1897, kom inofficiellt att kallas *Kungsleden*. Trafiken sköttes gemensamt av SJ och Preussiska statsbanorna, KPEV, som 1920 gick upp i Tyska Riksbanorna, DR. Båda länderna satte in två färjor var: de preussiska *s/s Deutschland* och *s/s Preussen* med vardera 160 m spår och de svenska *s/s Drottning Victoria* och *s/s Kung Gustaf V* med 167 m spår, varav den senare var klar för trafik först 1910. De båda tyska fartygen gick med mindre uppehåll i början av första världskriget i trafik till 1944. Mot slutet av kriget användes de för att evakuera krigsfångar och låg vid krigs-

slutet i Danmark. De övertogs sedan av Sovjetunionen som krigsskadestånd och döptes om till *Aniva* resp. *Kriylon*. De slutade sina dagar i Vladivostok 1956 resp. 1975.

I början av trafiken krävdes ytterligare en kort färjetur mellan ön Rügen och Stralsund på fastlandet, innan den första bron över Rügendamm var klar 1936. Då kunde man åka direkttåg mellan Stockholm och Berlin på 18 timmar jämfört med nästan 30 timmar innan färjeleden öppnades. Ett problem var emellertid att de svenska personvagnarna var cirka 20 cm bredare än de på kontinenten och saknade bälgar i vagnsändarna. Därför beställde SJ ett antal något smalare sovvagnar med bälgar och inbyggda plattformar inför trafikstarten 1909. Dessa var även försedda med dubbla bromssystem, eftersom man i Tyskland använde tryckluftsbromsar medan Sverige hade vakuumbroms. Loken gick ju inte med på färjan.

Färjelinjen blev redan från början mycket populär. Både person- och godstågs- trafiken ökade snabbt mer än tiofalt och de fyra färjorna gick i skytteltrafik i stor sett året runt, även om trafiken under 1920-talet hade en svagare utveckling. Då drabbades den också av flera svåra isvintrar med kraftiga förseningar samt varvsuppehåll. Detsamma inträffade under de kalla vintrarna i början på 1940-talet när färjorna vid några tillfällen frös fast i isen. Annars fortsatte trafiken under andra världskriget i stort sett som vanligt fram till sommaren 1942, då all civil trafik inställdes. Endast godsvagnar skeppades över fram till september 1944, när trafiken helt upphörde. 1945 bombades hamnen i Sassnitz och blev obrukbar under flera år framåt.

Efter andra världskriget var situationen för Kungsleden helt annorlunda än före. Hamnen i Sassnitz var förstörd och dessutom låg staden i det stängda Östtyskland. Detta innebar stora problem både för passagerare och gods. Bl.a. var det inte många öst-



*s/s Drottning Victoria
trafikerade
Kungsleden sedan
invigningen 1909.*

tyskar som över huvud taget fick åka utrikes. Under tiden 1945–48 låg trafiken sålunda helt nere. Istället körde färjorna till Gdansk och Gdynia samt någon tid även till Świnoujście i Polen, men från den 16 mars 1948 gick såväl *s/s Drottning Victoria* som *s/s Kung Gustaf V* åter mellan Trelleborg och Sassnitz. Under nästan ett år 1952–53 stängde emellertid ryssarna hamnen i Sassnitz av oklar anledning, varför färjorna denna tid fick gå till Warnemünde istället, vilket tog nästan dubbelt så lång tid med nedsatt kapacitet som följd. Fartygen var emellertid över 40 år gamla och genomgick därför en rejäl upprustning i början på 1950-talet. Det räckte emellertid inte, när trafiken åter ökade samtidigt som kraven höjdes på modern standard. SJ och DR lät därför bygga var sin ny färja, *m/s Trelleborg* och *m/s Sassnitz* som gick i trafik på Kungsleden 1958–76 respektive 1959–86, medan de äldre färjorna successivt fasades ut. Båda var försedda med fyra parallella spår om 430 m respektive 380 m, vilket var drygt dubbelt så mycket som på de ursprungliga färjorna.

Under de kommande åren skulle ytterligare ett antal fartyg i olika perioder trafikerade Kungsleden som *m/s Warnemünde* (ty) 1963–72, *m/s Skåne* (sv) 1967–82, *m/s Drottningen* (sv) 1968–72, *m/s Rügen* (ty) 1972–89, *m/s Götaland* (sv) 1973–82, *m/s Svealand* (sv) 1973–81 och *m/s Rostock* (ty) 1977–93. Samarbetet med de östtyska myndigheterna var inte problemfritt utan fordrade stor diplomatisk fingerfärdighet av de svenska myndigheterna. Det låg emellertid även i tyskarnas intresse att trafiken löpte så smidigt som möjligt med stora intäkter för transittrafiken. Därför fortsatte den under hela denna tid i stort sett utan uppehåll eller förseningar utom vid några tillfällen när den östtyska polisen misstänkte att en flykting smugit sig ombord. Då hände det att någon färja kvarhölls tills man ansåg sig ha fått klarhet i fallet.



FOTO J N GYLLDORF STOCKHOLM 1959

Första generationens m/s Sassnitz gick i trafik på Kungsleden 1959–86.

Under de sista decennierna trafikerades Kungsleden av endast två färjor, andra generationens *m/s Trelleborg* (sv) 1982–2014 och *m/s Sassnitz* (ty) 1989–2020 med vardera fem parallella spår om cirka 700 m totalt, dvs ett helt svenskt godståg på 630 m. Dessa var ensamma på rutten från 1993 och de sista fem åren från 2014 kördes trafiken med endast en färja, *m/s Sassnitz*. Trots att järnrindån föll 1989 fick färjetrafiken aldrig den omfattning som den hade före andra världskriget. Den övervägande delen av trafiken till och från kontinenten sökte sig västerut och betydelsen av Kungsleden minskade.

Något efter att dessa två för sin tid moderna färjor sattes i trafik flyttades Sassnitz hamn 1998 till *Fährhafen Mukran* norr om staden men fortfarande på Rügen. Detta underlättade för både bil- och tågtrafik som inte längre tvingades köra genom Sassnitz stad. Dessutom undvek man ett par kraftiga backar och fick betydligt större rangerutrymmen.

Trots alla satsningar har trafiken över Kungsleden under tjugohundratalet successivt minskat. Orsakerna är säkert många.

1) Den viktigaste orsaken är sannolikt att det mesta av såväl person- som godstrafiken sedan länge sökt sig västerut. Sedan många år går det inga dagliga tåg mellan Stockholm eller Oslo och Berlin. Företaget *Snälltåget* har visserligen kört nattåget *Berlin Night Express* under några somrar och en del helger, men det räcker inte.

2) En annan orsak är att nattågstrafiken generellt har minskat såväl i Sverige som i hela Europa beroende på att man med snabbtågen många gånger hinner fram över dagen. Nu verkar det emellertid som om behovet av nattågstrafik ökar igen, som t.ex. Stockholm–Bryssel, varför detta kan komma att ändras.

3) Tyska myndigheter var just på väg att förbjuda passagerarna att ligga kvar i sina sovvagnar under den nattliga överfarten, vilket skulle dra bort hela trafikunderlaget för *Berlin Night Express*. F.n. undersöker man om det går att istället ta tåget på färjan till Warnemünde eller Rostock eller eventuellt köra landvägen via Jylland och Hamburg.

4) Ännu en orsak kan vara Öresundsbron som under sin existens dragit till sig mer och mer trafik och redan efter 20 år snart synes otillräcklig. År 2003 gick nästan lika mycket tåg gods via Trelleborg som över Öresundsbron. År 2015 var andelen bara en åttondel och trenden är fortsatt sjunkande.

Två färjor mellan Trelleborg och Sassnitz kan med två turer var per dag skeppa fyra godståg per dygn över Östersjön, medan Öresundsbron klarar lika många tåg per timme trots att minst lika många Öresundståg samtidigt använder den. Till sammans med tunneln under Fehmarn Bält, som ska vara färdig 2028 och ingå i TEN-T-nätet (Trans European Transport Network), blir denna led en överlägsen konkurrent.

Skulle trafikbehovet öka ytterligare kan detta resultera i bygge av en tunnel åtminstone för persontåg från Helsingborg till Helsingör, vilket Helsingborgs stad

aktivt arbetar för.

5) En femte orsak är att allt mer gods går på lastbil och inte med tåg. Då fordras inte komplicerade landgångar med spår som ska passa exakt utan något enklare och billigare ramper som lastbilarna smidigt använder för att köra av och på färjorna.

6) I detta sammanhang kan den korta överfartstiden på fyra timmar faktiskt vara en nackdel. Fyra timmar blir mer eller mindre dödtid för chaufförerna, medan de kan sova mellan t.ex. Trelleborg och Warnemünde/Rostock, där nattfärjan tar drygt sju timmar.

SJ:s färjor och sedan

Från första början var det, som framgått ovan, de statliga järnvägsbolagen i Sverige SJ, i Danmark DSB och i Tyskland DR, mot slutet DB, som ägde och drev färjorna över Öresund och Östersjön. SJ kallade helt enkelt sitt rederi för *SJ färjetrafik*. I samband med uppdelningen och bolagiseringen av SJ 1991 döpte man färjebolaget till *SweFerry AB*, vilket 1997 ändrades till *Scandlines AB*. Samma namn fick samtidigt även de danska och tyska färjerederierna som ett tag hette *Hansa Ferry*. 1999 köpte *Stena Line* Scandlines AB av SJ och 2012 köpte man även den tyska delen Scandlines AG. Sedan dess har sålunda Stena Line ensam drivit trafiken på Kungsleden och nu beslutat att lägga ner den efter drygt 110 år.

Som beskrivits ovan har trafikutvecklingen på Kungsleden varit vikande under lång tid. När coronapandemin slog till försvann i stort sett all trafik över en natt. Därför avbröt Stena Line trafiken den 14 mars och parkerade m/s Sassnitz i Sassnitz hamn. Nu har det tyskflaggade men Stenaägda fartyget flyttats till Uddevalla i väntan på bättre tider. När även framtidsutsikterna verkade mörka beslutade Stena den 8 april att lägga ner den klassiska färjelinjen. Man kör emellertid tillsammans med *TT-line* vidare mellan Trelleborg och Rostock. Denna sträcka kan eventuellt ta över det mesta av tågtrafiken på Sassnitz bl.a. Berlin Night Express enligt dess Route Manager Marco Andersson. Snälltåget har redan skaffat 10 st s.k. couchette coaches från DB för sin trafik, vilka man förstås vill ha användning för. Det ska bli intressant att följa den fortsatta utvecklingen. Bl.a. har Sassnitz stad, som är beroende av turismen från Sverige, nu aktiverat sig. Man vill att Stena Line sätter in en katamaran som snabbfärja på 2,5 istället för 4 timmar, men den kommer knappast att kunna ta järnvägsagnar.

Stig Forshult, ledamot i redaktionskommittén

Litteraturreferenser och länkar till artikeln finns i en bilaga till Klart Spår 3, 2020 på Järnvägsfrämjandets webbplats:

Järnvägsfrämjandet>Internt>Klart Spår

Som medlem kan du få inloggningsuppgifter. Läs mer på sidan 47.



Hellre en bibehållen vacker miljö runt järnvägen i Linköping än underjordiska betongväggar.

Resecentra för höghastighetsbanorna

Hela projektet med nya stambanor för att kunna öka andelen trafik på järnväg äventyras av de kommuner i Sverige som drömmer om att få riva stationsområden och förlägga järnvägsstationer i tunnlar under jorden. Detta för att kunna bygga nya hus på stationsområdena. Sådana lösningar är betydligt dyrare än att använda befintliga järnvägsstationer och bangårdar. Linköping och Lund drömmer om dyra underjordiska resecentra. 15 miljarder kronor för Linköpings drömmar och 20 miljarder kronor för Lunds drömmar. Bakom sådana drömmar finns även fastighets- och byggbolag. Men vilka är staden till för? De boende eller andra?

Linköpings fastighetsägare gläds åt tanken på att kunna få bebygga banområdet vid resecentrum och godsbangården. Linköpings kommun när också tunneldrömmar. Linköping verkar vilja likna Stockholm med underjordiska transporter. Men vill vi som bor här få en utarmad stadsbild med bara byggnader? Det aktualiserar frågan vilka kvaliteter en stad ska ha.

Stadsbilden nere vid nuvarande resecentrum i Linköping ger vackra synintryck. Stångåns vattenspegel och forsar, Kinda kanals slussar, Nykvarnsparken, flanörer längs ån, fågellivet, liv och rörelse med järnvägstrafiken. Olika tågtyper kommer och går. På vintern söka upp en solstrimma att värma sig vid. Att som kollektivresenär få ta del av denna stadsbild gör det trevligare att vänta på tåg än att stirra in i en betongvägg med aldrig så modernistiska konstverk, som vi kan se i Stockholms tunnelbana.

I Avdelning Öst tycker vi att vi ska utnyttja den levandegörande del av vår stad som järnvägen och dess olika funktioner utgör. Att gräva ner alltsammans skulle utarma staden, göra den lika intetsägande som flertalet jättestäder jorden över. Det har talats om att ett underjordiskt resecentrum skulle kosta kring 15 miljarder

kronor. Trafikverket och flera infrastrukturministrar har vid direkt fråga från vår förening genom åren svarat att tunnel aldrig kommer på fråga.

Men om nu fastighetsbolag och andra med kapitalintresse av tunneljärnväg skulle betala merkostnaden, är det då fritt fram för dem att göra det? – Absolut inte, stadens offentliga platser ägs inte av fastighetsägarna. Vi anser att det offentliga rummet som järnvägen utgör inte är till salu för att gömmas undan för att kunna bygga ännu flera hus.

Det talas ibland om järnvägen som en barriär genom Linköping. Men den passerar ju redan i dag lätt med hjälp av broar eller undergångar.

Järnvägsfrämjandet har skissat på en lösning med utbyggnad av nuvarande resecentrum, dvs i befintligt läge för att kunna fungera även som resecentrum för Ostlänken, med den passagerarökning denna kommer att medföra. Vårt förslag, som skapats av Bengt Walla, kombinerar centralt läge, vacker stadsbild, god funktion till en bråkdel av priset för ett nedgrävt eller flyttat resecentrum. För att ta del av vårt förslag, kontakta undertecknad.

Ulf Flodin, ledamot av Järnvägsfrämjandets styrelse

Återupptagen trafik på järnvägar i Tyskland

Den tyska tidskriften Eisenbahn Kurier ger i två nummer¹ en översikt över 23 nedlagda järnvägssträckor som nyligen har öppnats eller planeras få trafik igen. Artiklarna hänvisar till en rapport om klimateffekter av återupptagen trafik.

Enligt artiklarna har 164 nedlagda sträckor i Tyskland fått återupptagen trafik sedan 1994. Totalt rör det sig om 855 km med persontrafik och 359 med godstrafik. Uppenbarligen rör det korta sträckor. Under samma period har 500 sträckor med en längd av 5 147 km lagts ned enligt hemsidan hos den tyska myndigheten för järnvägstrafik, Eisenbahn Bundesamt². Särskilt många sträckor har lagts ner i de områden som tidigare var Östtyskland.

Den tyska koalitionsregeringen har som mål att fördubbla resandet med järnväg till 2030 som ett led i att uppnå klimatmålen. Branschorganisationen Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) har enligt artiklarna i Eisenbahn Kurier i tagit fram en lista med förslag på möjliga sträckor för återupptagen trafik. Listan omfattar 186 järnvägssträckor med en längd av 3 072 km. Ronald Pofalla ansvarig för infrastrukturfrågor på Deutsche Bahn (DB) sade i en intervju med tidskriften Der Spiegel den 6 december 2019 att tills vidare ska inga fler järnvägssträckor läggas ned³. I stället har DB initierat en arbetsgrupp (Task Force) som ska komma med förslag till sträckor som kan komma ifråga för återupptagen trafik.

Enligt Eisenbahn Kurier beslutade förbundsdagen den 20 januari 2020 om lagändringar som underlättar för återupptagen trafik på järnväg. Stödet för investeringar i infrastruktur tillåter nu mer omfattande investeringar så som för tunnelbyggen, stationsområden, elektrifiering och återupptagen trafik. De ekonomiska stöden till lokaltrafik på järnväg (Schienenpersonennahverkehr, SPNV) höjs.

Artiklarna hänvisar till en rapport från november 2017, som ett konsultföretag har gjort för den tyska myndigheten för trafikfrågor (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, BMVI), om klimateffekter av återupptagen trafik⁴. Rapporten studerade kostnaderna och vilka klimateffekterna skulle bli om alla sedan 1994 respektive sedan 1950 nedlagda sträckor skulle få återupptagen och elektrifierad trafik. Därvid handlar det om ett spann från 2 000 till över 7 200 kilometer i relativt tätbefolkade områden som skulle få återupptagen trafik. De årliga investeringskostnaderna och underhållskostnaderna för återupptagen trafik inklusive elektrifiering av sträckorna beräknades till 258 respektive till 931 miljoner euro. Till detta kommer årliga driftskostnader från 73 till maximalt 262 miljoner euro. Det skulle innebära årlig reduktion av växthusgaser i ett spann från 174 000 till 630 000 ton CO₂-ekvivalenter samt minskad energiförbrukning med 1,8 till maximalt 6,4 PJ⁵ (tabell 18 i rapporten). Elektrifiering reducerar drivhusgaserna med 53 procent. Investeringskostnaderna för en elektrifiering ligger runt 83 procent över kostnaderna för återupptagen trafik utan elektrifiering, men så minskar driftskostnaderna på elektrifierade sträckor med 12 procent.

Nyttan bedöms vara störst i tätbefolkade områden; beräkningarna grundas på effekter från sådana områden. Även områden med turism anses ha motsvarande goda förutsättningar.

Rapporten skriver att sträckor delvis befinner sig i "dessolaten Zustand", de är alltså rivna eller överbyggda. Därför ska resultaten ses som teoretiska maxvärden som bygger på sträckornas längd i kilometer. Resultaten bygger på data från sträckor med återupptagen trafik. Data har sedan omräknats till totallängden av nedlagd trafik från 1950 respektive 1994.

I jämförelse med kostnaderna för att bygga höghastighetssträckor med 12 till 30 miljoner euro per kilometer är återupptagen trafik med en genomsnittlig kostnad 650 000 euro per kilometer kostnadsmässigt gynnsam, enligt rapporten.

Rapporten avslutas med förslag till sex olika åtgärder för att underlätta återupptagen trafik. Tre av dem handlar om finansiellt stöd, vilka delvis verkar sammanfalla med lagändringarna som beslutades den 20 januari. De andra tre gäller minskade krav och undantag från krav, exempelvis buller och barriärfrihet. Vidare behövs insatser för att utbilda fler personer med kompetens som ingenjörer och planerare. Som sjätte förslag borde kostnads-nyttanalyser lägga mer vikt på nyttan av växthusgasreduktioner.

Göran Ekbladh, sekreterare Järnvägsfrämjandet

För fotnoter: Se bilaga till Klart Spår 3, 2020 på Järnvägsfrämjandets webbplats. Mer information finns på sidan 47.

Går det att göra flyget hållbart?

Utsläpp från flygresande har en allt större inverkan på klimatet. Den nuvarande coronakrisen orsakar bara en kortsiktig minskning av utsläppen, ty när krisen är förbi är vi kanske tillbaka till samma flygresande som före krisen. Vi måste därför ta tag i dessa utsläpp om vi skall klara klimatet, då jag befarar att coronakrisen bara är en liten lätt föraning av vad som väntar oss och våra efterkommande i en klimatkris, som dessutom inte är övergående.

I dokumentet "Hållbar Trafik" (se i slutet av denna artikel) visar jag på olika alternativ att minska CO₂-utsläppen från transporter. En del av dessa alternativ verkar vara genomförbara, andra tyvärr inte. I det följande sammanfattar jag uppgifter ur dokumentet som berör flygtrafiken.

Det billigaste och enklaste sättet att minska CO₂-utsläppen från flyget är naturligtvis att avstå från flygresor. Ett enkelt sätt är också att ersätta flygresor över land med tågresor, vilket på längre sträckor skulle kräva ett återuppbyggt natt-tågsnät och på kortare sträckor dramatiska förbättringar av biljettpris, komfort och punktlighet. Flygresor över vatten och mycket långväga flygresor kan dock inte ersättas av tågresor, här måste en lösning till för hur sådana flygresor kan göras hållbara. Båtar över hav är inget alternativ; de sista stora atlantbåtarna drog fullsatta 4–5 gånger så mycket bränsle per personkilometer som ett flygplan.

Fossilfritt bränsle för flygplan är tyvärr ingen lösning på att göra flyget hållbart om man håller fast vid normal flyghöjd, 8–12 km. Orsaken är att det på denna flyghöjd tillkommer andra starka effekter på klimatet som utsläpp av vattenånga, dessa kan ses som kondensstrimmor på himlen. De nämnda effekterna av vattenånga tillsammans med andra effekter förstärker inverkan på klimatet 2–5 ggr gentemot utsläpp av samma mängd CO₂ på marknivå, enligt vetenskapliga studier.

Efter en noggrann genomgång av de olika alternativen verkar det bara finnas en teknisk lösning för hållbart flyg, nämligen att kombinera fossilfritt bränsle med begränsad flyghöjd, kanske 4–6 km. Detta användes tidigare av propeller- och turbopropflyg, så denna teknik är redan utprovad och har visat sig fungera. Med denna omställning får man räkna med att flyget i framtiden blir betydligt dyrare om vi skall skydda klimatet. Vi får räkna med motstånd från flygindustrin då antalet flygrörelser begränsas mycket starkt, bränsleförbrukningen ökar starkt och endast fossilfritt (dyrare) bränsle får användas. Ökad bränsleförbrukning är naturligtvis inte önskvärd, men är nog priset vi få betala för att göra trafikflyget hållbart på detta sätt. Och något annat sätt att få hållbart trafikflyg finns tyvärr inte, enligt min uppfattning.

Väte som bränsle för jetmotorer har tyvärr samma nackdelar som fossilfritt bränsle på hög flyghöjd, d.v.s. utsläpp av vattenånga som på hög höjd är en växthusgas. Det tillkommer också andra nackdelar med flytande väte: svårighet att lagra flytande väte vid -242 till -252 °C, avdunstning när planet står stilla, sä-

kerhet och kostnad. Väte för bränslecellsdrift uppvisar också dessa nackdelar. Alla dessa nackdelar torde i praktiken omöjliggöra trafikflyg med väte som bränsle. Att märka är att även nitrosa gaser släpps ut vid förbränning av väte vid hög temperatur.

Att använda solpaneler för drift av trafikflyg är fullständigt orealistiskt, då det kräver en solcellsytta som är många gånger större än flygplansytan. Det tillkommer att det krävs solljus för att detta skall fungera.

Det talas mycket om att elflyg är lösningen för trafikflyget, bland annat Swedavia och Avinor förespråkar detta. Tyvärr är denna teknik inte möjlig för trafikflyg, då endast mycket korta distanser med små flygplan (sportplan) kan avverkas med nuvarande batterier. Även för det minsta trafikflygplanet, 19 stolars, väger batterierna mer än planet redan för 1 timmes flygning, enligt uppgift från flygexperten Arne Karyd. Om det i framtiden går att konstruera batterier som kan lagra många gånger mer energi per kg batteri kan kanske elektriskt trafikflyg bli möjligt teoretiskt sett. Men om det uppstår kortslutning i batteriet kan man räkna ut att detta skulle explodera och med det också flygplanet. Jag kan inte se hur man kan gardera sig till 100 procent mot kortslutning. Vi kan redan idag se hur farliga små litiumbatterier är när det gäller brand – här har stränga föreskrifter ställts upp av bland andra IATA. Batterier för framdrivning av flygplan över längre sträckor måste bli långt över tusen gånger starkare och därmed mycket farligare, så detta omöjliggör i praktiken trafikflyg med batterier.

Alternativet luftskepp för trafikflyg anser jag att man redan på förhand kan betrakta som orealistiskt.

Några andra *tekniska* lösningar på problemet finns inte. Däremot finns i ett övergångsskede ekonomisk-politiska alternativ i form av miljöavgifter på utsläpp, anpassade efter verkliga utsläpp och inkluderande höghöjdseffekter. I praktiken innebär detta alternativ att flygbranschen, i avsaknad av egna större reduktionsmöjligheter, får betala andra branscher för att dessa skall göra större utsläppminskningar än de annars skulle ha gjort. Jämte flyg på reducerad höjd med fossilfritt bränsle är detta antagligen den enda realistiska möjligheten under överskådlig framtid men tyvärr är branschens förståelse för detta begränsad.

Järnvägen är därmed det viktigaste alternativet för resor över land, och måste få en renässans om vi både skall klara klimatet och kunna transportera som idag. Att som idag i praktiken försvåra för järnvägen är ytterst kortsiktigt: fortsatt "strävan" att lägga ner järnvägar, införande av dyr och onödigt ERTMS, höjda banavgifter samt att hålla nere investeringar med hjälp av den för tågtrafik odugliga Sampersprognosen. Det bådar inte gott att ansvariga inte förstår att järnvägen behövs i högsta grad för att kunna uppnå klimatmålet!

Slutligen måste det tyvärr sägas att det kan anses lättsinnigt att förlita sig på att det plötsligt skall dyka upp en helt ny teknik som gör att vi kan fortsätta flyga som vi gör idag och ändå skona klimatet. För vad gör vi om denna ännu okända nya revolutionerande teknik inte dyker upp? Struntar i klimatet? Eller minskar transporterna radikalt vilket kommer att skada dagens ekonomi? Med teknik kan

man visserligen åstadkomma väldigt mycket, men inte allt! Det finns begränsningar, fysikaliska och ekonomiska. Detta är tyvärr realitet!

Som sagts i inledningen är detta ett sammanfattande utdrag ur dokumentet "Hållbar Trafik" i *www.jarnvag.ch*. Det dokumentet innehåller även många referenser och en grundlig uppställning av varför eldrift för trafikflyg i praktiken är en omöjlighet innan en radikalt förbättrad batteriteknologi (*inklusive säkerhet mot explosion!*) kommer om, *i bästa fall*, 20–30 år, dvs. *tidigast* år 2040–2050. Målet är dock att transportsektorn skall ha noll(0)-utsläpp av klimatskadande gaser senast år 2050!

Birger Tiberg, medlem i Järnvägsfrämjandet

Europaspåret bättre än HH-förbindelsen

Ett antal moderata kommunstyrelse- och regionstyrelseordföranden i Halland och Skåne skriver den 11 juli 2020 under rubriken "Hela västkusten vinner på fast förbindelse Helsingborg–Helsingör" i Göteborgs-Posten att förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör (HH-förbindelsen) måste byggas snarast. Enligt skribenterna kommer Öresundsbron inte att räcka till när Fehmarn Bält-förbindelsen till Tyskland blir klar, och det är för osäkert med bara en fast förbindelse när 50 procent av alla lastbilar kommer till Sverige över bron. Den trafiken borde dock komma med järnväg istället, och där finns nästan inga alternativ, bara en tåg färja som är på väg att läggas ner.

HH-förbindelsen kostar 45 miljarder kronor, och den ligger i ena kanten av Skåne. Europaspåret som föreslås mellan Landskrona och Köpenhamn kostar bara 23 miljarder kronor för själva tunneln, och ger den absolut kortaste vägen mellan orterna i Skåne och Själland. Från Halmstad blir restiden tio minuter kortare till Köpenhamn än med HH-förbindelsen. Man kommer direkt till Köpenhamn, och det behöver inte byggas ny järnväg mellan Helsingör och Köpenhamn. Öresund är mycket djup mellan Helsingborg och Helsingör, men är grund mellan Landskrona och Köpenhamn med bra berg och ger inga byggproblem.

HH-förbindelsen är främst en vägsatsning. Menar vi allvar med klimatoron bör vi inte satsa på dyra vägprojekt. Transporterna över gränsen bör gå med tåg. HH-förbindelsen kan inte ge samma avlastning för Öresundsbron och fördröja en ytterligare förbindelse mellan Malmö–Köpenhamn som Öresundsförbindelsen.

Hans Sternlycke, vice ordförande i Järnvägsfrämjandet

Godstågstrafiken kan bli nästa sektor i coronakris

Gods på järnväg är ett hållbart alternativ och en väsentlig del i flertalet logistikkedjor för såväl svensk basindustri som flöden av betydelse för folkförsörjningen. Men till följd av coronavirusets effekter på samhället riskerar utvecklingen med effektiva godstransporter på järnväg halka efter, överlevnaden är redan satt på spel.

Här och nu fungerar järnvägsgodstrafiken både i Sverige och inom EU men ett växande problem är bristen på uppställningsspår vid några större omlastningsterminaler eftersom även små störningar i trafiken gör att vagnar behöver ställas upp på bangårdarna för att inte blockera lossnings- och lastningsspår på terminalerna.

Trafikverket behöver därför agera mer proaktivt så att inte spår är upptagna i onödan av mindre tidskritisk uppställning. Samtidigt måste godstågstrafik uppgraderas prioriteringsmässigt i Trafikverkets trafikstyrning. Ett bra exempel är Norge där godstågstrafiken nu ges företräde så att inte flöden av betydelse för folkförsörjningen störs eller hotas.

Det är även av stor betydelse att godstågen returlastar nödvändig export för den industri och det näringsliv som trots omständigheterna är i verksamhet. Men då behöver godstrafiken till och från kontinenten och utvalda hamnar som Trelleborg, Malmö, Helsingborg och Göteborg inklusive terminaler i inlandet prioriteras bättre. Det här är avgörande om järnvägen ska kunna transportera mer gods. Frågan är aktuell både nu under krisen men även mera långsiktigt.

Vi har identifierat att det finns möjlighet att öka förmågan av kombitransporter i Sverige i en situation där till exempel de renodlade vägtransporterna har brist på förare genom branschsamverkan och samarbeten, samt i viss mån koncentration av trafiken så att antalet kombitåg från södra Skåne till och från Göteborg, norra Småland och Stockholm-Mälardalen ska kunna bli fler. Men det kräver fortsatt samverkan och ett förtydligat uppdrag för Trafikverket, samt till del garantier vid korttidsförhyrning av kritisk utrustning från kontinenten såsom vagnar.

Som exempel i sammanhanget upprättades under stormen Gudrun 2005 ett mycket gott samarbete mellan dåvarande Banverket, tågoperatörerna och skogsindustrin där terminaler och virkeståg till små medel skakades fram kreativt på kort tid, en insats som fortfarande i dag, långt efteråt, har givit lyckosamma effekter och resultat och ökat svensk skogsindustris konkurrenskraft till gagn för såväl skogsägare, skogsindustri och samhället i stort.

**Den 6 november
är stoppdatum för material till Klart Spår nummer 4.**

Redaktionskommittén välkomnar ditt bidrag till Klart Spår!!
(gärna före stoppdatum)

Vad som nu behövs är snabba och omedelbara incitament för att möta ökade kostnader. Vi föreslår därför att regeringen ger Trafikverket ett riktat uppdrag att främja kombitågstrafiken, att förbereda en sådan kapacitetsförstärkning tillsammans med sektorns relevanta aktörer och vid behov starta dessa förberedelser.

Vi föreslår också att avgifterna för godståg kompenseras ned mot nära noll under minst 2020 i likhet med vad som avses beslutas inom kort i bland annat Norge. Det är rimligt att anta för gott att EU under rådande situation inte har några synpunkter på ett sådant förfarande. De lagenliga förutsättningarna finns.

För att möta ökade kostnader för betjäning och kapacitet vid omlastning föreslår vi att energiskatterna för el och drivmedel vad gäller omlastningsutrustning som portalkranar och reachstackers i hamnar och omlastningsterminaler sätts ned till noll i likhet med den befrielse som finns i vissa andra sektorer, inklusive drivmedel till järnvägsfordon. Enkelt och effektivt under rådande omständigheter.

Regeringen behöver nu agera skyndsamt så att inte järnvägsgodstrafiken slås ut och därmed blir ytterligare en sektor i kris. För i så fall förloras dessutom möjligheten att hållbart öka transportarbetet.

Marcus Dahlsten, vd Transportföretagen

Tomas Arvidsson, ordförande Transportindustriförbundets järnvägskommitté

Artikeln är publicerad med benäget tillstånd av författarna till artikeln.

Artikeln var publicerad i Expressen och GT 22 april 2020

Coronabeslutskraft behövs för klimatet

Tidigare gällde nyliberal ekonomi och att minska statsskulden. Keynesianismen var död. Med coronans slag mot ekonomin gäller det att rädda företagen med många hundra miljarder. Då går det bra att trycka nya pengar och låna från Riksgälden, som var omöjligt förut. Och man tänker fortsätta att låna för att få upp ekonomin till tidigare nivå.

Samma beslutskraft gäller inte för klimatet. Greta Thunberg var första sommarprataren. Över en miljon lyssnade på henne och 900 000 efteråt på podden. Alla politiker vill synas med henne för att visa sitt klimatengagemang, men vad hon säger har inte nått deras hjärta. De politiska besluten gäller fortfarande tillväxt och inte omställning. Vi har 7,5 år på oss enligt Greta.

Coronapandemin bidrog till minskade växthusgasutsläpp som skulle behövas varje år framåt. Men när ekonomin återhämtat sig är vi tillbaka på tidigare utsläppssiffror. Den respit vi fick kommer inte att ha utnyttjats för att vända utvecklingen.

SAS och Svedavia fick sitt miljardstöd utan målsatta krav. Frankrike krävde av Air France att de inte skulle konkurrera där järnvägen kunde köra på tre timmar. Hade inte krisen istället varit en anledning till att redan nu dra ner på flyget, som får svårt att konkurrera i framtiden på grund bränslebrist och stigande priser? Om Preem får lov att bygga om för raffinering av svårsäljbar tjockolja till bensin och diesel kommer koldioxidutsläppen att fördubblas till 3,4 miljoner ton eller 17 procent av Sveriges utsläpp, nära vad stål- och cementindustri släpper ut ihop, som med ny teknik arbetar mot nollutsläpp. Regeringen faller slutligt avgörande. Mark- och miljööverdomstolen sade i sin dom att Preem inte kunde förbjudas eftersom man är en del av EU:s utsläppshandel. Parisöverenskommelsen borde dock stå över. Med den är det lagfäst att inte öka utsläppen.

Sverige växthusgasutsläpp är 52 miljoner ton. Inrikes trafik står för en tredjedel av det. Med flyg och sjöfart är det 40 procent. Trafikverket försöker lägga ner regionbanor och vill bygga ut elvägar, i stället för att stärka tågods. Järnvägen har nått sin kapacitetsgräns genom otillräcklig investering och underhåll.

Här borde politikerna visa sitt engagemang för klimatet. Det är ett värre hot än coronapandemin och större anledning till storsatsning. Till skillnad från vad som lagts för att klara ekonomin efter coronan är medel som läggs på infrastrukturen genom att låna från Riksgälden realkapital som inte försvinner utan är värdesäkert och räntabelt. Det får igång ekonomin. Samhällsekonomi och skatteinkomster växer helt enligt keynesiansk ekonomisk teori.

Med det kan vi få en återupprustad järnväg och göra investeringar på en procent av BNP om året, 50 miljarder kronor. Ett höghastighetsnät kan knyta ihop landet och sammanbinda Sverige med de övriga nordiska länderna. Snabba regionbanor kan ge ett bekvämare pendlande än med bil. Godstågen kan överta en stor del av lastbilsgodset. Det kan göras på tioalet år och ge stor minskning av klimatutsläppen.

Hans Sternlycke, vice ordförande i Järnvägsfrämjandet

Snabb järnväg för miljöns och landsortens skull

Sverige centraliseras till storstadsområdena medan landsbygden avfolkas. Vi får kapitalförstörelse när uppbyggda resurser där överges och service och boende måste byggas upp igen för dyra pengar i befolkningskoncentrationerna. Skattesystemet bör göras om. Det bygger på löneinkomster och beskattar låga inkomster under existensnivån mycket hårt, vilket missgynnar företagande i glesbygd. Med minskad andel skattebetalare klarar glesbygdskommunerna inte av att ge service. Ett annat sätt att vända utvecklingen är att med infrastruktur göra Sverige rundare.

Det kan inte göras med ökad flyg- och vägtrafik. De är ett hot mot miljö och hälsa och de är alltför utrymmeskrävande. För att få samma kapacitet som ett dubbelspår behövs 15 vägfiler. Bilen tar halva ytan i städerna, och den kan inte

gå mycket fortare än nu, men det kan tåg. När behov av större omland för pendling växer räcker inte bilen till. Trafik på spår kan lättare automatiseras än på väg. Flyget kan inte gå till centrum som tåget utan man måste resa ut till flygfälten. Det gör att tåg kan konkurrera med flyg för resor under tre timmar.

På många regionbanor är genomsnittsfarten neråt 60 kilometer i timmen. Läggs banan ner och ersätts av regionbussar kan den inte bli högre. De som har bil använder den, med en genomsnittsfart av 80 kilometer i timmen, istället för kollektivtrafik. Rustas banan upp kan genomsnittsfarten bli 120 kilometer i timmen. Det viktigaste är skarvfria spår. Med skarvspår får tåg inte köra fortare än 100 kilometer i timmen. Skall de gå över 160 kilometer i timmen behövs bommar vid järnvägsövergångarna. Med hinderdetektorer där kan tåget få köra över 200 kilometer i timmen. Kravet för framtiden bör bli planskilda korsningar. En bana byggd på bro blir inte mycket dyrare än med konventionell banvall, men underhållskostnaden blir bara tredjedelen, och den blir ingen barriär i naturen.

Om tågen körs snabbare innebär det högre intäkter och lägre kostnader. Även om bana och fordon kostar mer kan de utnyttjas mer och biljettpriset hållas lågt. För höghastighetsbanor ger det stort utslag. Snabbare trafik ger ökat resande som kan finansiera investeringen. Därför är påståendet att det blir dyrt med höghastighetståg inte sant.

Alla kommuner bör förbindas med snabba regionbanor. Gamla banor ska upprustas för minst 160 kilometer i timmen, så att man kan nå 120 kilometer i timmen i snitthastighet. Nya banor byggs redan i dag för 250 kilometer i timmen. Alla storstadsområden bör förbindas med höghastighetsjärnväg för 350 kilometer i timmen. Från kommunerna bör man nå en regionhuvudort på en halvtimme. Tillsammans kan det skapa flera små storstäder i landet på över en kvarts miljon invånare med ett bättre boende än man kan nå i dagens storstäder, nära naturen, men med bra tillgång till service och arbete och med ett mer förmånligt kostnadsläge. Från regionhuvudorterna bör man nå närmsta storstad inom en timme. Rättvisa och hållbarhet för hela Sverige kan skapas.

Staten garanterar ett visst minsta trafikutbud. Trafiken för mindre attraktiva områden och tider ska betalas genom auktion för trafikillstånd så att det kostar mer att få köra på eftertraktad tid, medan man kan få betalt för att köra på tid som annars inte är lönsamt. Redan Gunnar Malm föreslog det i höghastighetsutredningen.

När järnvägen byggdes upp fram till första världskriget satsades motsvarande en procent av BNP varje år av lånade pengar, och det gjorde Sverige rikt. Nu behöver det investeras lika mycket för att återuppbygga den, vilket innebär 50 miljarder kronor om året.

Hans Sternlycke, vice ordförande Järnvägsfrämjandet

Notiser från media

Ny järnväg Borås–Jönköping ett måste

Den snabbaste resan den 80 km långa sträckan mellan Borås och Jönköping tar 2 timmar och 30 minuter och kräver två byten. "Uselheten i detta saknar motstycke i Sverige" skriver västsvenska handelskammaren. Med istället en halvtimmes restid mellan Borås och Jönköping skulle bli en viktig arbetsmarknadsförstoring. Det är hög tid att regeringen fattar beslut om att bygga sträckan Borås–Linköping. Med hela sträckan Göteborg–Stockholm utbyggd, skulle tåget bli det snabbaste färdmedlet. Sju av tio resenärer beräknas stiga på eller av vid mellanstationerna enligt KTH:s järnvägsgrupp.

Borås Tidning, 14 juni 2020

Nya stambanor krävs för att vi skall nå klimatmålen

Johnny Magnusson, stridbar Göteborgspolitiker och ordförande för regionstyrelsen i Västra Götaland står överst för en debattartikel i GP, med undertecknare från en rad företag, Chalmers, kommuner och organisationer som är representerade i Klimatråd Västra Götaland, om nya stambanor med Järnvägsfrämjandets alla argument: klimatet, regionförstoring, frigöra kapacitet på de gamla stambanorna för ökad pendling och godstrafik. Bygget blir klimatkompenserat inom tio år.

Genom att initiera artikeln gör Johnny Magnusson ännu en markering mot sitt parti som vägrar att delta i förhandlingarna mellan partierna om nya stambanor med motiveringen att de inte var lönsamma. Men motiveringen om lönsamhet bygger på Trafikverkets undermåliga trafikanalysmodell Sampers som endast får med halva trafikmängden. I själva verket är de föreslagna nya stambanorna mycket lönsamma så att de skulle kunna självfinansieras, om Trafikverket hålls borta från projektet.

Göteborgs-Posten, 12 augusti 2020

DB Cargo vill öka godstrafik på järnväg

Chefen på DB Cargo, Sigrid Nikutta, vill öka godstrafik på järnväg i Tyskland. Det ska ske genom ett mer offensivt förhållningsätt med bättre utbud kopplat till efterfrågan. Det gäller heltåg men man vill också satsa på vagnslaster. Transporter över natt ska erbjudas. Bättre attityder hos medarbetarna och användning av modern teknologi ska förbättra godstrafikens kvalitet. Chefen Sigrid Nikutta siktar på femfaldig ökning av godstrafiken. Godstrafiken i Tyskland har minskat varje år sedan 2011. Artikelförfattaren uttrycker dock en viss tveksamhet. Det kommer att krävas stora insatser i personal, fordon och infrastruktur, vilket står i motsats till de sparprogram som varit verklighet sedan DB AG grundades.

Eisenbahn Kurier, August 8/2020

Länkar till artiklarna finns i en bilaga på Järnvägsfrämjandets webbplats. För närmare information, se sidan 47.

Föreningen



Föreningsstämman 2020 inställd

Styrelsen har beslutat att ställa in föreningsstämman 2020. Vi brukar ju alltid ha årsmöte under våren. Men i år kom Covid 19 pandemin i vägen. I våras hoppades vi att kunna ha årsmötet nu i höst. Men fortfarande avråds vi, för att minska smittrisker, av Folkhälsomyndigheten att ordna sammankomster. Därför har vi i styrelsen efter diskussioner beslutat att vi tyvärr inte kan ha något årsmöte i år. Situationen måste betraktas som force majeure och i en sådan situation ställs gängse regelverk åt sidan.

Vi fortsätter arbetet med att nå våra trafikpolitiska mål genom att skriva artiklar och insändare i tidningar och uppvakta enskilda politiker och tjänstemän. Tidningen Klart Spår kommer ut som vanligt.

Vi skapar opinion för att statens stimulansåtgärder för att aktivera näringslivet ska användas för att rusta upp och utveckla järnvägen.

Har du som medlem synpunkter på ovanstående är du välkommen att maila till styrelsen@jarnvagsframjandet.se

Fler aktiva medlemmar efterlyses.

Idag är det medlemmarna avdelningarna Väst och Öst som är aktiva. Vi efterlyser fler aktiva som vill jobba med lokala frågor.

Skåne har bra tågförbindelser, men där finns en del att jobba med. Exempel på detta är järnväg till Åhus och återupptagen trafik mellan Malmö och Simrishamn via Sjöbo. Mer gods på järnväg till Trelleborg och tunnel under Lund C är andra viktiga frågor i Skåne.

I Dalarna behöver man jobba för återupptagen trafik på Västerdalsbanan samt att sträckan Gävle-Örebro via Fagersta får behålla persontrafiken.

Det finns mer att jobba med! Är någon intresserad så hör av er till någon i styrelsen! Adresser och telefonnummer finns på sidan 2.

Ett sätt att medverka aktivt är att skicka artiklar eller länkar från dagspress eller tidskrifter. Det kan bli en notis i Klart Spår eller bli någon fråga som föreningen kan arbeta vidare med.

Skicka till ks@jarnvagsframjandet.se



Avdelning Öst

Studiecirkeln Spårtrafik fortsätter under hösten: tredje torsdagen varje månad augusti–december kl.16.45–19. Mötena varar ofta lite längre eftersom det brukar bli livliga diskussioner. Mötesdatum: 20 augusti, 17 september, 15 oktober, 19 november och 17 december.

Avdelning Väst

Tisdag 1 september telefonmöte klockan 19.00

Lördag 12 september klockan 13.00

Lördag 10 oktober klockan 13.00

Lördag 14 november klockan 13.00

Lördag 12 december klockan 13.00

För alla lördagsmöten gäller att om vi kan vara i lokalen pga att restriktionerna har upphävts så är vi det. Annars blir det telefonmöte. Kallelse till telefonmöte går ut på hemsidan lördagen/söndagen före den aktuella mötesdagen. Inga talare eller resor äger rum under hösten såvida inget annat meddelas.

För anvisningar till telefonmöte kontakta Klas Ternegren. Kontaktuppgifter finns på sidan 2.

Din e-postadress

Vi påminner er som inte har meddelat e-postadresser att skicka den till medlem@jarnvagsframjandet.se. Det sparar porto för föreningen och minskar vårt arbete med administrativa uppgifter.

Motion om Klart Spår

Gunnar Kajander och Sten Wiberg lämnade en motion till föreningsstämman 2019 med önskemål om förnyelse av Klart Spår. De yrkade dels på att det skulle utses en redaktionell grupp, dels på att styrelsen skulle bereda förutsättningar och åtgärder för en förnyelse av Klart Spår. Motionen bifölls av föreningsstämman. Motionen i sin helhet kan läsas på Järnvägsfrämjandets webbplats.

Det har tillsatts en redaktionskommitté på sex personer, se sidan 2. Redaktionskommittén arbetar mycket aktivt såväl med den löpande utgivningen som med en förnyelse av Klart Spår. En nyhet i nästa nummer är en övergång till två spalter i löpande text, eftersom det är mer läsvänligt än när texten sträcker sig över hela sidans bredd. När det gäller innehållet och dess kvalitet är det helt beroende av att det finns skribenter som skickar texter till Klart Spår.

Alla synpunkter om Klart Spår är naturligtvis välkomna! Skicka dem till: ks@jarnvagsframjandet.se. Adresser för brev på papper finns på sidan 2.

Läs Klart Spår digitalt!

Nu kan Du läsa Klart Spår digitalt som pdf-dokument.

Gå in på Järnvägsfrämjandets webbplats > Internt > Klart Spår
Där finns också bilagan med litteraturreferenser och länkar.

Kontakta it@jarnvagsframjandet.se för inloggningsuppgifter.

Informationsfoldrar

Nya informationsfoldrar om Järnvägsfrämjandet är nu tryckta. Foldrarna är ett viktigt sätt att informera om Järnvägsfrämjandet och att värva nya medlemmar. De kan läggas ut på bibliotek, järnvägsstationer, länstrafikens försäljningsställen m. fl. Ett ytterligare sätt att arbeta aktivt för järnvägen och Järnvägsfrämjandet är att rekvirera foldrar för att lägga ut i ditt område:

sekr@jarnvagsframjandet

Vill-Du-att-det-ska-vara-lättare-att-resa-med
tåg?!

Fler-tåg-och-låga
biljettpriser?!

Kom-då-med-i-
Järnvägsfrämjandet!!



BEGRÄNSAD EFTERSÄNDNING

Vid definitiv eftersändning återsänds försändelsen med nya adressen på framsidan (ej adressidan)



När du läser detta rullar förhoppningsvis fjärrtågen på "Getingmidjan" igen. Den 31 juli monterades kontaktledning.

Innehållsförteckning

Ordföranden har ordet	3	Tågfärjor i Norden	27
Gästkrönika Jakob Dalunde	4	Resecentra för höghastighetsbanorna	34
Reaktionerna har varit starka mot förslaget att dra in tågtrafiken mellan Halmstad och Värnamo	6	Återuptagen trafik på järnvägar i Tyskland	35
Med rätt satsning kan Halmstad–Nässjö järnväg bli en viktig sträcka	7	Går det att göra flyget hållbart	37
Stark opinion för HNJ	9	Europaspåret bättre än HH-förbindelsen	39
Stäng inte dörren mellan Halland och Småland	13	Godstågstrafiken kan bli nästa sektor i coronakris	40
Namninsamling för HNJ	15	Coronabeslutskraft behövs för klimatet	41
100 mnkr på HNJ sparar 44 mnkr/år	16	Snabb järnväg för miljöns och landsortens skull	42
Bara mera buss duger inte!	17	Notiser från media	44
Attityder för och emot järnväg	19	Föreningsstämman inställd	45
Järnvägspolitikerna är nedläggning	21	Fler aktiva medlemmar efterlyses	45
Sveriges kommuner och regioner ska väl värna även om tågtrafiken	22	Avdelningarna	46
Låt inte Trafikverket bygga höghastighetsnätet	23	Din e-postadress	46
En nordisk höghastighetsring	24	Motion om Klart Spår	47
Nya stationssamhällen för billigare och sundare boende	26	Läs Klart Spår digitalt	47
		Informationsfolderar	47