

DEBATT/KOLLEKTIVTRAFIK

Staten sviker sina löften till handikappade

Sedan slutet av åttiotalet pågår en av de största investeringarna i järnvägen under modern tid.

Något som det har varit betydligt tystare om är den stora skillnaden mellan vision och verklighet när det gäller rörelsehindrades möjligheter att åka tåg.

Under våren 2000 lade regeringen fram en proposition om en nationell handlingsplan för handikappolitiken. Hindren skulle vara "eliminerade" senast år 2010.

Nu har drygt halva tiden har gått och det finns det anledning att ställa sig frågan om målen verkligen kommer att nås för järnvägens del?

Den bästa uppfattningen får man genom att själv bege sig ut i rusningstrafiken.

Trots alla politiska tal om handikappanpassad kollektivtrafik möts man oftast av en brant trappa till plattformen. När tåget väl har rullat in så möts man av en trög dörr, och bakom denna ännu en smal och brant trappa. Väl inne i vagnen är det ofta överbelagt och bagaget står spritt lite överallt i gångarna, tillsammans med resenärer som aldrig fick tag i någon sittplats.

I USA finns sedan decennier plattformar som ligger i samma nivå som vagngolvet.

Under oktober 1964 lanserades ett liknande system i Japan.

När X2000 beställdes 22 år senare valde dock SJ att i stället satsa på den europeiska lösningen med rejäla nivåskillnader. Det ska dock nämnas att SJ senare köpt in så kallade låg-golvvagnar. Nackdelen med dessa är dock flera och frågan är om de ens är en fullgod lösning.

”

**I USA finns
bekväma tåg
sedan
decennier**

Det torde knappast finnas något så framtidssäkert transportsystem som tåget, men i stället har det en medioker marknadsandel på endast sju procent (2005). Sedan banverkets start 1988 har enorma belopp spenderats på spåranläggningar, som i efterhand ter sig som alltmer tveksamma.

Under 2005 gick till och med SJ:s styrelseordförande Ulf Adelsohn ut och offentligen kritiserade den forcerade utbyggnaden i Norrland. Ett direkt spektakulärt projekt är Hallandsåstunneln.

Vad som i stället behövs är en ny generation persontåg med breda vagnar enligt amerikansk förebild, vagnar som kännetecknas av handikappanpassning och mycket hög komfort.

Till dessa behövs även en ny generation stationer med förhöjda och breddade plattformar med bekväma anslutningar.

På kort sikt är dock det väsentliga att investeringarna ställs om snarast – från dagens kostsamma spårutbyggnader, som ur en samhällsekonomisk synpunkt ter sig som alltmer tveksamma – till en ny generation konkurrenskraftiga tåg-system med tillgänglighet som ledstjärna.

Framtidens tågtrafik borde utgöra en naturlig och betydande del av nationens transportsystem där tillgänglighet, tillförlitlighet och miljövänlighet är ledorden!

Tomas Larsson

Tomas Larsson är tekniker, ekonom och sommarboende i Mellbystrand.

Skriv kort – inte längre än 3 000 tecken.
Vi förbehåller oss rätten att korta i artiklar.
E-mail: debatt@gt.se Fax: 031-725 92 10
Telefon: 031-725 90 00 OBS! Manus returneras ej!