

Kapacitetsbrist, men var?

Inlägg av Tomas Larsson
måndag 30 juli 2012 kl 13:38

Debatten om en utbyggnad av det svenska järnvägsnätet har pågått under en längre tid. Redan under mitten av 1980-talet föreslogs en ny järnväg mellan Jönköping och Göteborg och under början av 1990-talet fördes även förslag fram om en mer genomgripande utbyggnad på nationell nivå.

Argumenten bakom utbyggnaden av järnvägslinjer har dock varit många och inte alltid så lätta att förstå. Några debattörer menar att vi i framtiden måste kunna köra betydligt snabbare än idag, med topphastigheter uppemot 350 km/tim. I Stockholms-regionen är problembilden dock delvis annorlunda, då tågen ofta är både fullsatta och försenade. De få banor som ändå har byggts i vårt avlånga land är ofta en kompromiss; så till exempel hamnade stationen Södertälje syd en bra bit från tätorten Södertälje. Även längs Västkustbanan har de nya stationerna hamnat långt utanför stadskärnorna, som till exempel i Landskrona, Laholm och Falkenberg. Och ovanpå allt detta så finns starka intressen som motiverar satsningar på järnvägen främst med att de skapar nya jobb.

I Stockholms-området förbättrades den gamla lokaltågstrafiken redan under 1960-talet, genom en massiv utbyggnad av lokaltågstrafiken. Vid den tiden införskaffades en ny generation lokaltåg från den svenska industrin, med beteckningen X1. Varje X1-vagn var knappt 25 meter lång och det maximala vagnantalet kom att bli 8 vagnar. Denna tåglängd blev i praktiken "Stockholms-standard". Då varje vagn innehöll knappt 100 säten (2 + 3 i bredd, stolavstånd 80 cm => trångt!) så innebar det att ett tågsätt kunde ta nästan 800 sittande resenärer.

Problemet var att såväl fjärrtåg som lokaltåg skulle samsas på samma, tätt trafikerade spår. Under 1980-talet avlastades vissa delsträckor med nya dubbelspår, som till exempel sträckan genom Solna kommun. Idag pågår en utbyggnad även på sträckan Solna- Kallhäll och söderut har vi ett fyrspårssystem ända till Flemingsberg. Å andra sidan har vi än idag endast två spår söder om Stockholm centralstation. Prioritetsordningen vid utbyggnader har inte alltid varit lätt att förstå....

Även i Mälardalen är det trångt på spåren. Men det väcker frågor, när man som 2 klass resenär försöker att ta sig ombord på en överbelagd X40-vagn. Numera är tågen sällan längre än 5 vagnar, åtminstone när X40 används. Tågtypen köptes in av SJ under början av 2000-talet och fick genast mycket hård kritik; sätena var trånga, handikappanpassningen usel och det var uppenbart att antalet säten var för få då många fick stå. Redan 1990 började de nya X2000-tågen att rulla, även dessa med endast 5 vagnar. Senare kopplades visserligen ytterligare en vagn till i vissa X2000-tåg och två stycken 6-vagnars X2000-tåg blev ett 12 vagnarståg. Dock knappast en särskilt revolutionerande storlek internationellt sett. Och X2000 är förmodligen det dyraste persontåget som vi någonsin har haft, med en vagnkostnad på nästan 30 mkr.....

Mantrat inom järnvägsbranschen lyder sedan flera år att vi behöver "fler spår", vilket okritiskt brukar upprepas i massmedia. Men nya spår är mycket dyra att bygga, åtminstone med den standard som vi här i Sverige har valt.

Under början av 1950-talet började operatören PRR (Pennsylvania Railroad) i USA att köra 18-vagnarståg på sträckan New York- Washington DC. Under mitten av 1960-talet började Shinkansen-tågen att rulla i Japan, i topphastigheter kring 200 km/tim och med inte mindre än 16 vagnar i varje tågsätt. Ett sådant 16-vagnarståg är cirka 400 meter långt, eller ungefär dubbelt så långt som ett 8-vagnars lokaltåg i Stockholm. Det motsvarar 100% mer disponibel tåglängd (d v s kapacitet), jämfört med de längsta lokaltågen. Eller cirka 200% mer kapacitet än dagens X40-tåg (5-vagnars). Tala om kapacitetsökning!

Men det är inte bara tågen som är för korta. Inte heller stationerna är vidare effektiva; långa och branta trappor upp till plattformarna (och finns det rulltrappor så är de ofta trasiga eller för få), svårt att ta sig ombord (nivåskillnader, stora gap mellan plattform och vagn) och en alldeles för liten plattformsyta. Ja, till och med att hitta till rätt spår kan vara ett problem, då ett och samma spår i vissa fall t o m byter namn vid samma plattform. En smått förtvivlad dansk dam frågade mig nyligen på en överfull plattform vid Stockholm centralstation hur Oslo- tåget och Norrköpings- tåget kunde gå från samma spår. Och dessutom var bägge tågen försenade....Tja, hur förklarar man det? Speciellt då skyltningen var delvis motsägande. Och några minuter senare började en väntande konduktör att hojta, då folk började närma sig kanten på den redan överfulla plattformen, då plattformen hela tiden fylldes på med allt fler resenärer.

Det som vi idag upplever som kapacitetsproblem skulle förhållandevis snabbt kunna avhjälpas genom en mer målmedveten satsning på längre tåg, rejäla plattformar (med tillräcklig bredd, med rulltrappor och inga nivåskillnader in i vagnen), tätare och mer regelbunden trafik samt effektivare informationssystem. Banorna måste få en högre tillgänglighet, genom färre driftavbrott. Resenärerna skall redan vid ingången till stationen snabbt kunna se från vilken plattform tåget går, när det går och hur man skall snabbt kan ta sig till plattformen. Det skall vara lätt att ta sig in i vagnen till den (givetvis i priset ingående) reserverade sittplatsen. Och tågen skall gå i tid.

Det är glädjande att persontågens marknadsandel har ökat, men det har skett till en enorm kostnad. Sedan Banverket startade under slutet av 1980-talet har svenska skattebetalare fått betala ofantliga belopp i form av skattebidrag till järnvägen. Men det finns även flera, oroande tecken som visar på att vi håller på att få allt allvarigare kompetensproblem inom den svenska järnvägssektorn. Järnvägen har visserligen länge varit en krisbransch och har därför haft svårt att locka till sig rätt personal. Detta har även speglats inom den tidigare svenska spårfordonsindustrin, som ända fram till dess nedläggning under mitten av 2000-talet levererade tåg som inte höll måttet. De svenskkonstruerade tågen klarade t ex inte vintrarna, sittkomforten i vagnarna har under flera decennier blivit allt sämre och den lagstiftade handikappanpassningen tycks inte någon längre bry sig om.

Räddningen har, åtminstone delvis, varit avregleringen vad gäller inköpen av spårfordon. Den svenska persontågstillverkningen fick efter många problemfyllda år till slut slå igen, efter en många decennier lång och ganska behaglig period då SJ köpte nästan alla elfordon och personvagnar från nationella tillverkare. Men järnridån föll i Europa vilket kom att påverka politiken även här hemma. De mindre operatörerna upptäckte till exempel att det fanns många, mycket kompetenta tågstillverkare i utlandet. En fördel med den nya situationen här hemma i Sverige är att det inte längre finns någon nationell spårfordonsindustri som järnvägen till varje pris måste skydda.

Det behövs omgående hjälp med att bygga upp kompetensen inom byggande och underhåll av det svenska järnvägssystemet. Kontaktledningarna som ramlar ned, räls som "plötsligt" går av, elsystem som blir strömlösa mitt i rusningstrafiken, värmeelement som mitt i högsommaren "hänger" sig på full effekt och signalsystem som slocknar är inte tillfälligheter utan tecken på att järnvägssystemet håller på att falla samman. Lösningen är dock inte primärt en massa nya skattepengar utan en organisation som effektivt och metodiskt arbetar med att lösa dessa problem. Vi måste våga erkänna att dessa problem inte främst beror på penningbrist, utan på kompetensbrist och brist på ledarskap. Problemen måste lösas med temporär hjälp från andra länder, främst från Japan och Tyskland. Begreppen kvalitet och effektivitet måste bli honnörsord vid den svenska järnvägen.

I rubriken ställde jag frågan "Kapacitetsbrist, men var?" Kanske är det så att vi borde utvidga begreppet. Vi måste våga erkänna att det inte bara handlar om hur många tåg per dygn som man kan köra. Vi måste även utnyttja varje "tågläge i tidtabellen" (engelskans "time slot") med modernare, större och driftsäkrare persontåg som folk har råd att åka med. Den svenska järnvägen måste få tillgång till kostnadseffektivare tåg som bättre klarar de svenska förhållandena. Det var precis vad operatören Storstockholms Lokaltrafik AB (SL) gjorde under 2000-talet då man vågade bryta med den gamla traditionen och istället köpte in nya, moderna lokaltåg (X60) från Tyskland som klarar vårt kyliga klimat. Tåg som dessutom tycks klara vintervädret betydligt bättre än de gamla Asea- tågen, samtidigt som lokaltågsresenärerna fick både luftkonditionering, bekvämare säten och handikappvänliga insteg "på köpet"!

Begreppet Kapacitetsbrist får inte bli någon generell ursäkt för att föra över ännu mer av våra skattepengar till järnvägen. Snarare måste järnvägssektorn arbeta på ett effektivare sätt. Och dessa förväntningar måste våra folkvalda vara bättre på att formulera och följa upp!

Tomas Larsson
f d planeringsingenjör vid Statens Järnvägar