

## **Kommentar till artikel i Klart Spår 3/11**

Se nedan!

I Klart Spår 3/2011 skriver Thomas Görling i artikeln "Missriktad kampanj mot SJ" om sin tågresor från Uddevalla till Örnsköldsvik, via Stockholm. När jag läste artikeln kände jag igen mig direkt; inställda tåg, trasiga kontaktledningar, överfulla tåg, felaktig information från SJ:s personal, monitorer med oklar information, felaktiga biljetter och stationer under kontinuerlig ombyggnad.

Jag har aldrig varit i Uddevalla eller Örnsköldsvik, men jag har - av och till - veckopendlat sedan 1980 mellan Stockholm och Nyköping. Sträckan är inte lång (cirka 10 mil) och resan tar drygt en timme, lite längre än ifrån Stockholm till Uppsala (Stockholm-Uppsala knappt 7 mil, där tågen går betydligt tätare) men Nyköping ligger å andra sidan mitt emellan tillväxtregionen Linköping/Norrköping och Stockholm. För att komplicera situationen finns det i princip två sätt att resa med tåg i andra klass mellan Linköping och Stockholm (cirka 21 mil, via Nyköping): antingen med X2000 (718 kronor) eller med regionaltåg (296 kronor). Åker man med X2000 passerar man dock aldrig Nyköping, då tåget istället kör via dubbelspårslinjen Norrköping-Katrineholm-Södertälje. Bägge tågsätten kan dock köra i hastigheter uppemot 200 km/h, åtminstone där kurvorna har stora radier eller där spåret ligger rakt.

## Komforten

Restiden på sträckan Stockholm-Nyköping har inte ändrat sig så mycket under de senaste 30 åren (1980 tog resan 1 timme och 12 minuter, idag tar den 1 timme och 2 minuter), däremot har antalet stationer ökat från tre till fem; Stockholm syd samt Vagnhärad har tillkommit. Att resa från Stockholms central en fredag eftermiddag har varit ungefär samma under de senaste trettio åren. Har man barnvagn eller sitter i rullstol får man hoppas på att den enda hissen mellan gångtunnel och plattform fungerar. Och även om man har en hygglig fysik så blir trapporna upp till plattformen ändå en utmaning med tungt bagage (rulltrappor saknas). Väl uppe på plattformen får man diskret be sina medtrafikanter om att få komma fram på en överfull plattform som borde ha varit minst fem meter bredare. Situationen påminner om järnvägstrafiken i det gamla DDR.

En minut innan avgångstid rullar tåget in. Vagnlägesskyltarna vid plattformen, som talar om var i tåget respektive vagn går, stämmer dåligt överens med var vagnarna verkligen stannar, men vad gör det; en sittplatsbiljett kostar ytterligare 49 kronor och den undviker man gärna då bara färdbiljetten för den tio mil långa resan går loss på 135 kr (efter SJ:s senaste modesta prishöjning på drygt 11 procent). När tågets dörrar har öppnats påbörjas ombordstigningen. Jakten på de för få sittplatserna börjar redan ute på plattformen, då alla försöker att rusa in i vagnen samtidigt. Nivåskillnaden mellan plattformen och vagnens golv hos de gamla 1970-tals-vagnarna från statsföretag (Kalmar Verkstad, KVAB) bromsar dock ombordstigningen, då höjdskillnaden ligger kring en halvmeter. Hos dubbeldäckarna (X40) har trappstegen istället flyttats in i vagnen och återfinns lite överallt. Till och med ett steg finns till sätena i den nedre salongen. Dessutom finns det kvar ett rejält gap mellan tåg och plattform hos de nya X40-tågen till förtret för familjer med barnvagn eller rullstolsbundna resenärer.

Bagaget är ett problem, främst i dubbeldäckarna. Det finns visserligen bagagehyllor ovanför sätena, men i den nedre salongen verkar höjden hos dessa snarare vara anpassad till attachéväsor. Om tre småbarnsfamiljer skulle ha med sig ett antal barnvagnar och väskor blir situationen, milt uttryckt, komplicerad (bagaget brukar hamna på golvet i mittgången) eller vid entrédörrarna.

En viktig detalj är sittkomforten. Moderna bilar blir allt mer bekväma, även småbilar. Biltillverkarna arbetar kontinuerligt med att utveckla nya, bekväma bilmodeller. Gott om benutrymme, stoppning som är anpassad efter kroppen, flera inställningsmöjlig-

heter etc. gör resan avkopplande. I tågen på sträckan Stockholm-Nyköping har utvecklingen istället varit tvärtom. De gamla sextiotalsvagnarna, som rullade ända in i början av 2000-talet, hade ett stolavstånd på 104 cm (det vill säga hög komfort). Vidare gick stolsryggen att fälla ned rejält (vilfåtölj). Under slutet av 1970-talet lanserades en ny generation sittvagnar från Statsföretag (KVAB), där stolavståndet hade reducerats till endast 93 cm, med andra ord drygt en decimeter mindre benutrymme. Men det stannade inte vid kortare stolavstånd, då även vagnkorgen gjordes 7 cm smalare än hos sextiotalsvagnarna. Dessutom var sätena felkonstruerade, för lite lutning hos ryggstödet och felaktig stoppning. Drygt två decennier senare lanserades så de franskonstruerade dubbeldäckarna av typen X40, där den negativa komfortutvecklingen hade eskalerat; endast 90 cm stolavstånd, ytterligare 12 cm smalare vagnkorg och säten som nu inte ens gick att fälla. Totalt 14 cm kortare stolavstånd och 19 cm smalare vagnkorg under loppet av fyra decennier och sittkomforten lär fortsätta att försämrans i de svenska fjärrtågen. Redan idag talas det inom järnvägssektorn om att ytterligare minska stolavståndet; 86 cm är det nya branschmålet ...

För många år sedan kom någon inom den svenska järnvägssektorn på att 2 + 2 säten i bredd i andra klass inte var tillräckligt i fjärrtågen, istället skulle man ha 2 + 3 säten i bredd. Precis som i Aseas gamla lokaltåg (typ X1 och X10) i Stockholm med rötterna i 1960-talet. Under slutet av 1990-talet presenterades nya, djärva planer inom den svenska järnvägssektorn om att pressa in inte mindre än 3 + 3 säten i bredd, som tågen i Indien. Uppemot 140 säten per Regina-vagn har nämnts i debatten. Snart sitter man väl bättre ombord på de moderna lokaltågen.

## Att som rörelsehindrad resa med SJ

Under hösten 2007 publicerades en debattartikel i Aftonbladet. Den handlade om en ung, rullstolsbunden kvinna som var bosatt vid järnvägsknutpunkten Hallsberg. För att få stöd med att resa utanför länet måste hon minst 14 dagar i förväg skicka in en fyra sidor lång ansökan till Riksfärdtjänst. De brukade dock hänvisa henne till att resa med tåget. Vid en av resorna tvingades kvinnan sitta i passagen mellan vagnarna med sin assistent sittande på golvet. Liftarna in i vagnarna var ofta trasiga och i inlägget nämns även att "tågen är extremt trånga". Att använda WC ombord var i praktiken omöjligt. Trots att Lagen om handikappanpassad kollektivtrafik (SFS 1979:558) stiftades redan 1979 (den skulle gälla från 2010) är det uppenbarligen en lång väg kvar för järnvägssektorn för att nå lagstiftarnas intentioner.

## Ständiga ombyggnader

Trafiken på våra banor sliter för varje dag långsamt ner både slipers, räls och kontaktledning. Även ballasten mals ner, vilket gör att spårläget försämras. Att underhålla dessa anläggningar är både dyrt, komplicerat och tidsödande. I praktiken har det dessutom blivit allt vanligare att all trafik bryts för flera dagar vid banunderhåll, ja ibland under flera veckor. Detta väcker givetvis irritation hos hårt provade resenärer. Å andra sidan har utvecklingen inom området banunderhållsmaskiner varit snabb, från de första, primitiva spårburna ballast-stoppningsmaskinerna under 1950-talet (typ HGL, Plasser & Theurer) till dagens 560 ton tunga ballastsaneringståg (typ RPM 2002, samma tillverkare) med dieselmotorer i megawatt-klassen.

Den tekniska utvecklingen inom området banunderhållsmaskiner fortsätter men tyvärr har inte planeringsarbetet följt med i samma grad. "Folk får väl ta sig fram på annat sätt istället" tycks vara filosofin från f d Banverket/Trafikverkets sida, när banan stängs av uppemot flera veckor. Inom t ex elförsörjning, telenät eller fjärrvärmenät är dock motsvarande agerande helt otänkbart.

Järnvägen måste på sikt börja närma sig samhällets övriga infrastrukturaktörer i synen på tillgänglighet. Då skulle vi bland annat slippa de ständigt återkommande avstängningarna av spåren till t ex Stockholm. Banunderhållet måste genomföras mycket effektivare och endast under nattetid. Vidare borde Trafikverket anlita japanska och tyska järnvägsingenjörer för att höja kvalitetsmedvetandet. Större resurser borde omfördelas till förebyggande underhåll samt tätare inspektioner av bana och fordon. Små skador finns ofta ganska länge i materielen och bör därför upptäckas i god tid, innan de leder till haveri.

Vid Stockholm C pågår ständigt ombyggnader. Dagligen tvingas stressade resenärer hela tiden finna nya vägar mellan alla avstängningar, fram till biljettförsäljningen och tågen. Den här gången verkar det mest handla om att renovera gångstråk under mark. Den under slutet av 1980-talet invigda (och mycket dyrbara) vänthallen ovanför spåren, vid Klarabergsgatan, verkar dock ha hamnat i skymundan för fjärrtågstrafiken (utrymmet har sedan invigningen under slutet av 1980-talet bl.a. använts som internetcafé och pizzeria). Ovanpå allt detta kommer all pendeltågstrafik inom bara några år att stängas av då Citybanan (6 km bana för 16 miljarder kronor) invigs. Då försvinner även SL:s biljettkiosker från vänthallen. Utnyttjandet av utrymmena vid Stockholm Central är ibland svårt att förstå.

Även Nyköpings-(samt Norrköpings- och Linköpings-)resenärerna drabbas givetvis av alla dessa ombyggnader. Intentionen med alla dessa ombyggnader är visserligen god (bättre banor och bekvämare stationer) men de ständiga omdirigeringarna av stressade trafikanter skapar irritation. Irritationen förstärks av en på det hela taget dåligt fungerande tågtrafik med ståplats, förseningar, dålig komfort, stress, usel information och trånga utrymmen. Och ovanpå allt detta ohemula biljettpriser. I efterhand ter sig dessutom utförandet av överdäckningen av en stor del av spårområdet över Stockholm Central som tveksam. Varför rätade man t ex inte i förväg ut de S-formade, smala perrongerna innan man göt tjocka pelare på dessa för överdäckningen? Varför påminner stationsmiljön i rikets huvudstad numera om ett källargarage?

## Strandsatt i Nyköping?

Under våren 2011 höll författaren vid två tillfällen på att bli strandsatt i Nyköping, endast 10 mil från huvudstaden. Det är förmodligen ovanligt i den industrialiserade västvärlden att något sådant kan inträffa inom tågtrafiken, så nära en huvudstad. Vid två tillfällen under våren försökte författaren nämligen att boka biljett via mobilen, men fick vid bägge tillfällena beskedet från SJ redan vid 17-tiden att "det finns inga fler tåg idag" (problemet löstes i ena fallet med bil till Södertälje, för byte till SL pendeltåg. I det andra fallet blev lösningen en första klassbiljett, i en andra klass salong, för 300 kr). Att bli strandsatt 10 mil från huvudstaden är en väckarklocka. Hur dåligt får egentligen en starkt skattesubventionerad verksamhet bedrivas?

Sedan 1990-talet planeras för en ny höghastighetslinje för sträckan Stockholm-Hamburg, via Nyköping. En stor del av entusiasmen för höghastighetsjärnvägar försvann dock vid regeringsskiftet 2006. Idag kämpar Trafikverket och järnvägsförvaltningen SJ mest med sin usla image och ett järnvägsnät i förfall. Tågen på Nyköpingslinjen följer denna utveckling. Otaliga, kritiska artiklar har skrivits om SJ (och även om de relativt nya Banverket och Trafikverket) men effekten är liten. Inte ens politikerna, som årligen anslår mångmiljardbelopp av våra skattepengar till eländet, verkar längre rå på den svenska järnvägssektorn. Järnvägssektorn har blivit ett bidragstörstande monster, som blir allt mer svårtyglat för varje år som går.

Det går att fortsätta att kritisera SJ:s undermåliga trafik och alla gigantiska bidrag till järnvägen, men låt oss stanna här. Finns det några alternativ? Järnvägsförvaltningen SJ har ju bedrivit tågtrafik i över 150 år och de vet väl bäst? Eller ...?

## Ett alternativ

Under en tid fick författaren möjlighet att färdas med amerikanska personvagnar av typen Amfleet. Vagnarna konstruerades ursprungligen under 1960-talet som ett motorvagnståg, benämnt Metroliner. Några år senare beställdes en släpvagnsversion av Metrolinern, som benämndes Amfleet. Till skillnad från de svenska 1970-talsvagnarna (typ B7) utfördes de amerikanska Amfleet-vagnarna för drygt 200 km/h, med luftkonditionering, vagnkorg i rostfritt stål, luftfjädring, högre kollisionssäkerhet, skivbromsar, centralkoppel och bekväma ingångar med plattform och vagnolv i samma nivå. Amfleet-vagnarna är rymliga (korgbredd 320 cm istället för X40-vagnarnas 296 cm). Inredningen är ombonad med bland annat heltäckningsmattor, även i andra klass. Givetvis har de amerikanska vagnarna, precis som de svenska 1960-talsvagnarna, komfortfåtöljer. Antalet säten är dock endast omkring 59 stycken per vagn i motsvarande andra klass, vilket kan jämföras med moderna, svenska fjärrtågsvagnar som numera har uppemot 108 säten per vagn (X40). Och planer har presenterats att öka denna siffra ytterligare till 140 säten per vagn (Regina). Det finns med andra ord gott om utrymme i de amerikanska vagnarna, även för passagerare med rörelsehinder, utrymme som vi varken finner i X2000-, X40- eller i Regina-vagnarna med dess miniatyriserade passagerarmiljöer.

Linjen Stockholm-Nyköping-Linköping är speciell då den förbinder den expansiva Östgötaregionen via residensstaden Nyköping med huvudstaden. De nya, trånga europeiskt konstruerade dubbeldäckarna (X40) har få vagnar (sällan fler än fem), är obekväma och inte vidare handikappvänliga. Stationerna längs banan lämnar mycket att önska, men framför allt måste priserna kraftigt reduceras och platsantalet anpassas efter behovet. Resenärerna skall inte behöva färdas stående. Tågen skall heller inte sluta att gå klockan 20.17 (= sista tåget från Nyköping till Stockholm).

Som tidigare nämndes är det få ansvariga som längre har en god överblick av hur landets tågtrafik egentligen fungerar. Samtidigt har den svenska järnvägssektorn varit en krisbransch sedan 1950-talet. Det har blivit en ond cirkel med ständiga kriser, nedläggningar, bidrag, omorganisationer och ännu fler kriser. Vem orkar på sikt att arbeta, och framför allt engagera sig, i en sådan bransch? Ständiga konstruktionsmissar hos persontågen under de senaste fem decennierna är i själva

verket tecken på hur dåligt den tungt subventionerade, svenska järnvägssektorn faktiskt fungerar.

En lösning vore en fristående beställarorganisation, som ställer tydliga krav på en bättre fungerande tågtrafik till lägre kostnader. En organisation som även kan ge goda råd, men samtidigt har rätt att stoppa lösningar som inte ter sig ekonomiskt, tekniskt, säkerhetsmässigt och komfortmässigt sunda. Vidare måste järnvägssektorns syn på grupper som har begränsad rörelseförmåga (småbarnsfamiljer, rörelsehindrade och äldre) förbättras. Operatörer som inte sköter sig måste snabbt kunna ersättas med nya.

En viktig funktion för den nya beställarorganisationen är att delta vid framtagandet av nya nationella järnvägsnormer, t ex vad gäller plattformarnas utformning, vägar till och från dessa, komforten ombord samt informationssystemen till passagerarna. Förebilden för framtida järnvägsstationer är främst moderna tunnelbanestationer, flygterminaler samt japanska Shinkansen-stationer. Förebilden för fjärr- och regionaltågsvagnar är, som tidigare nämndes, de amerikanska Amtrak-vagnarna.

För linjen Linköping-Nyköping-Stockholm behövs omgående tåg med personvagnar enligt amerikansk förebild. Ett takpris kring 5 kronor per mil bör omgående införas, liksom enhetsklass (enhetsklass används i praktiken redan idag hos X40-tågen). Stationerna måste på sikt förbättras (bredare och handikappvänliga plattformar, rulltrappor, hissar, mer tilltalande miljöer etc.). Det skall vara självklart med reserverad sittplats, utan extra kostnad. Vidare skall tågen gå på tider då resenärerna har behov av att resa. Att den gamla förvaltningen SJ inte hör hemma på denna scen behöver väl knappast nämnas. En sådan Östgötapendel skulle kunna bli en förebild för inte bara Sverige utan även för övriga Skandinavien!

**Tomas Larsson**

#### Jämförelse 2 klass personvagn, Sverige och USA

Benämning	B7	Amfleet II
Operatör	SJ	Amtrak
Leveransstart	1979	1981
Tillverkare	Statsföretag	Budd
Längd över stötplan	26 400 mm	25 908 mm (85')
Korgbredd	308 cm	320 cm (10' 6'')
Antal sittplatser	80	59
Säten i bredd	2 + 2	2 + 2
Stolavstånd	93 cm	125 cm (cirka)
Heltäckningsmatta	nej	ja
Klimatanläggning	nej	ja
Största tillåtna hastighet	130 km/h	201 km/h
Broms	blockbroms	skivbroms
Vagn-golv-plattform, samma nivå	nej	ja

Lästips: "Offentligt förnedrad", Aftonbladet, 9 oktober 2007", "First of 492 new cars will enter service this month", 11 augusti 1975, Railway Age, [www.tomas.lwp.se/teknik.htm](http://www.tomas.lwp.se/teknik.htm), [www.tomas.lwp.se/trafikdebatt.htm](http://www.tomas.lwp.se/trafikdebatt.htm)