

Snabba på Ost- länken

Tågtrafik

Debatten om Ostlänken har pågått under många år. Från att den första idén om den nya banan lanserades senvintern 1991 har trafikstarten successivt skjutits fram samtidigt som investeringskostnaderna har exploderat. Idag tror Trafikverket att banan kan vara klar kring 2035. Det innebär att vi i bästa fall kan åka med de nya snabbtågen först om nästan två decennier.

Persontrafiken längs Linköping-Norrköping-Nyköping-Stockholm lider av problem. Tågen är korta och järnvägen befinner sig i ett utsatt läge där de två statliga förvaltningarna SJ och Trafikverket har grava effektivitets- och förtroendeproblem. Många artiklar har även avslöjat att järnvägsnätet som helhet håller på att falla samman. Avstängningar av Nyköpingsbanan har genom åren varit både många och långa. Under sommaren 2018, 2019 och 2020 kommer all fjärr- o regionalstågtrafik från Stockholm och söderut att stängas av under åtta veckor.

Tågen via Nyköping dras av en generation lok som lanserades under 1960-talet. Loktypen levererades även till USA under 1970-talet men där håller de på att skrotas och ersättas av hypermoderna Siemenslok för hastigheter på 220 kilometer i timmen. Personvagnsserien beställdes under 1977 från Statsföretag. Vagntypen gick aldrig att exportera.

Det är svårt att tänka sig att SAS skulle trafikera med flygplan som tillverkades för 40 år sedan. Faktum är att SJs personvagnar borde ha skrotats för länge sedan då de varken uppfyller dagens komfortkrav eller krav på god handikappanpassning. Banan mellan Stockholm och Järna är dessutom byggd för hastigheter uppemot 250 kilometer i timmen medan dagens tåg klarar max 160.

Dagens tåg längs sträckan Linköping-Stockholm är en föråldrad konstruktion som snarast borde ersättas med en ny generation moderna komforttåg med bekväma säten, tysta bromsar, luftkonditionering, handikappvänlig inredning samt topphastigheten 250 kilometer i timmen. Biljettpriserna måste sänkas drastiskt och turtätheten bli max 30 minuter. Banarbetena måste bedrivas rationellt enligt amerikansk förebild med intensiva och korta insatser med stor maskinell utrustning. Först då blir tåget ett alternativ till bilen. Vi kan inte vänta med satsningarna inom tågtrafiken till 2035, då miljön behöver avlastas redan idag.

Tomas Larsson

F d planeringsingenjör vid Statens järnvägar

Dagens tåg längs sträckan Linköping-Stockholm är en föråldrad konstruktion som snarast borde ersättas med en ny generation moderna komforttåg.