

Expressen 17 april -2015

<http://www.expressen.se/gt/kaos-i-tagtrafiken--100-tals-strandsatta/>

Järnväg är ett elegant sätt att transportera gods och människor.

Förutsatt att den är pålitlig.

Tyvär ser det inte ut så.

Järnvägstrafiken har stora problem.

Den tål inte kalla vintrar eller mycket snö.

Den har problem vid stormar.

Den har problem vid starkt solsken.

Översvämningar har ställt till problem.

Underhållet är åsidosatt sedan lång tid.

Man har inte enhetligt signalsystem.

Ovanpå detta sker kopparstölder.

Jag anser det vara ett stort misstag att avveckla Kalmar Verkstad mfl. Man såg endast på inköpskostnad och flärd, och förbisåg helt driftkvalitet.

De gamla svenskbyggda tågen gick som tåget, men de nyinköpta utländska står mest stilla. Tidtabellerna kompliceras av enkelspår och förseningar.

SJ och banverkets problem.

Dagens trafik på järnväg.

Tåg går inte när det är kallt, snö, blåst, regn, sol och varmt, lövfällning, upprivna spår, nedrivna eller stulna kablar, signalfel, brustna växlar eller på grund av enkelspår.

Vad fan har hänt?

För 50 år sedan kunde tågen gå i alla väder, och banorna underhölls tillfredsställande.

Vi hade en fungerande industri för lok och vagnar, som klarade svenskt klimat.

Nu köps dessa utomlands, och de klarar inte ens efter ombyggnad att fungera. Varför?

Canada, Ryssland, Alaska, Schweiz, mfl har samma klimat som Sverige. Hur klarar dom sig?

Jag har inget svar, bara en massa frågor.

Jag tror att ett svar är deras bättre underhåll av banorna.

Angående kopparstölder.

Går det att få lite grävande journalistik om de här kopparstölderna?

Kanske lite statistik, det finns ju uppenbarligen mycket material.

Tex:

Är det högspänningskablar som stjäls?

Eller är det kommunikation?

Eller jordledning?

Eller matarledningar till eller från transformatorn?

Var sker dom

Hur gör man vid stölderna för att inte bränna sig av spänningsförande ledningar?

Sker det nattetid eller dagar?

Är det geografiskt koncentrerat?

Har man fångat någon gärningsman?

Ja, det finns en mängd frågor som allmänheten vill veta, men framför allt en hjälp åt polisen för att minska problemen.

Den dåliga organisationen och det obefintliga underhållet inom SJ är ett tillräckligt stort bekymmer, och behöver inte spädas på med sabotagehandlingar.

Jag åkte tåg en gång när en passagerare drog i nödbromsen på en sträcka utan el.

Vi fick vänta 3 timmar på ett diesellok som bogserade tåget till nästa elledning.

Förklaring:

Kontaktledningar finns inte längs hela banan, de dras korta sträckor från närliggande transformator, och skarven kan ibland bli ett antal meter.

Järnvägen SJ, ställer in tågen vid dåligt väder. Varför?

<https://www.aftonbladet.se/nyheter/a/8wQ6wd/europarekord-efter-snostormen-igar--tagen-fortfarande-installada>

En lösning vore att montera en dieseldriven generator i reserv på loket, samt ett batterilager för några mils drift.

Därmed kan man tillåta tågen att gå i alla väder, men, vid kabelfel eller liknande, med reducerad fart.

Järnväg på pelare?

Vad kostar det att bygga järnvägen på pelare?

I Kina används tekniken.

Fördelarna är många och stora.

Med järnväg på pelare frigörs mark att utnyttjas som vanligt utan järnvägsövergångar och avbrutna åkermarker.

Pelarna ska byggas och förankras för hand, medan spåren byggs med en löpande maskin.

Marken behöver inte splittras, utan kan användas som tidigare.

Järnvägsövergångar behövs inte, vilket minskar olyckor.

Tjuvar kommer inte åt kablar lika lätt, vilket minskar oplanerade trafikstopp.

Växlar kan dräneras, det kan också minska oplanerade trafikstopp.

Snö kan inte byggas i stora drivor på spåret, vilket kan minska oplanerade trafikstopp.

Djur kan inte bli överkörda, när dom inte kommer upp på spåret.

Stormfällda träd har svårare att falla över spåret.

Spår på pelare kan kylas bättre, för att undvika solkurvor.

Ett exempel.

Järnvägen på pelare, ett paket batterier ombord på loket, bland annat för bromsättervinning, strömledare på slipers längs vissa sträckor, där batterierna kan laddas upp. En liten dieselmotor med generator i reserv, om något oförutsett inträffar.

Regeringen borde tillsätta en ingenjörsbaserad, teknikinriktad utredning om järnvägstrafik.

Politiker ska inte styra över tekniska lösningar.

Sett i backspegeln kan vi utröna om beslut som ansetts självklara, kanske inte har varit det.

Luftledningar kanske borde tas bort, och ny teknik tas fram, som är mindre störkänslig.

När spåren går på pelare möjliggörs att lägga strömledaren på slipers mellan spåren.

I det sammanhanget är det nyttigt att studera USAs och Englands järnvägar. De har haft dieselelektriska lok med gott resultat, förutom deras CO2-UTSLÄPP. Med biodiesel och batteribackup, kan dessa ha stora fördelar gentemot hängande kontaktledningar. Kanske en mix av olika lösningar blir bäst.

Men,

Viktigast att åtgärda är dubbelspår.

Nytan med högre hastigheter än 250 km/h är tveksam. Tidsvinsterna är mindre än vad kostnader för underhåll och olycksrisker kan innebära. Stationsuppehåll åter snabbt upp en stor del av tidsvinsten också.

Jag har aldrig förstått mig på politikernas och myndigheters ovilja att se perspektiv och djup i sitt tankesätt.

Man måste se sanningen i vitögat. Världen ser ut som den gör, och finns inte möjligheter att leva i vissa, tex tropiska områden, kommer folkomflyttningar att ske.

Odlingsbar mark kan komma att bli guld värd, med de invasionslika flyktingströmmar, till följd av klimatet, som kanske kommer hit.

Politikerna måste hjälpa till, genom att ge morot och stöd till bra lösningar.

Då måste de vara på tårna med förslag, som främjar utvecklingen, och snabbt ta bort misslyckade lagar och förordningar.

Jag tror att ibland är det bra att ställa krav.
Tex Lös problemet. Se till att det funkar.

Stig Larsson

energihjulet.se