

Järnvägstrafiken i Sverige.

Expressen 17 april -15

<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.

Tyvärr ser det inte ut så.

Järnvägstrafiken har stora problem.

Enkelspår krånglar till planeringen.

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 kopparstöld.

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.

Järnväg på pelare?

Vad kostar det att bygga järnvägen på pelare?

I Kina används tekniken.

Fördelarna är många och stora.

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.

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.

Luftledningarna 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.

Detta kan minska bränder orsakade av gnistbidning.

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.

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.

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.

Sens moral.

Man tog sedermera bort nödbromshandtagen eftersom de missbrukades av resande.

Nytan med högre hastigheter än 250 km/h är tveksam. Tidsvinsterna är mindre än vad kostnader för underhåll, ökat slitage och olycksrisker kan innebära.

Stationsuppehåll åter snabbt upp en stor del av tidsvinsten också. Här en artikel:

<https://www.expressen.se/dinapengar/konsument/vandningen-foreslar-nya-hoghastighetstag/>

Stockholm-Göteborg. Här konkurrerar man redan med flyget, vad gäller tid.

▪ Restiden kortas från dagens 3.09 timmar till 2.18 timmar om farten blir 250 km/h och till 2.00 timmar om farten blir 320 km/h. Inte så imponerande.

Stockholm-Malmö. Men här behövs en tidsförkortning.

Restiden kortas från dagens 4.14 timmar till 2.52 timmar om farten blir 250 km/h och till 2.28 timmar om farten blir 320 km/h. Även här räcker 250 km/h ganska långt. Det utkonkurrerar flyget.

Stockholm-Sundsvall.

Den sträckan konkurrerar ut flyget redan.

Restiden är idag 3.20 timmar, minskar till under 3 timmar om man får upp farten till 250 km/h.

Järnvägens stationer är ofta mitt i städerna. Då minskar krånglet att ta sig dit.

Vad är ett klokt beslut i frågan?

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.

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

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

Man har just avslutat klimatmötet i Paris, och man hoppas begränsa temperaturökningen till 1,5 grader.

Se det uppenbara. Världens energianvändning är till 80% fossil, och det finns inga alternativ under överskådlig tid.

Vi kommer att bränna kol, olja och gas minst 100 år till, fast i minskande mängd.

Temperaturökningen är nu precis en grad, och Grönlands isar håller på att smälta, samt polarkalotten har allt mindre flerårig is. Även i Antarktis ser det tveksamt ut, men där är det både tillfrysning och avsmältning.

Nästan alla glaciärer i världen minskar också.

Det är vad som sker idag, med en grads förhöjd temperatur!

Det viktigaste är ändå att bygga mötesfria spår. Fortast möjligt.

Jag tror att ibland är det bra att ställa krav.
Till exempel:
Lös problemet. Se till att det funkar.

MVH
Stig Larsson
www.energihjulet.se