

Tågpremiär som 50-årspresent

Vad gör en reaktorsäkerhetsingenjör på pressvisningen av Arlanda Express?

När Arlanda Express för första gången tog med press och TV på en tur och returresa Stockholm C – Arlanda fanns det en "katt med bland hermelinerna". Katten det var jag, Olle Andersson, som till vardags vakar över säkerheten vid kärnkraftverket i Forsmark. Ett stort intresse för allt som går på spår, en omtänksam hustru samt ett stort tillmötesgående av Arlanda Express hade öppnat dörrarna till något som skulle bli en riktig höjddardag. Att som tågentusiast få stå i förarhytten till ett av Sveriges modernaste tåg när farten går över 200 km/h är som att få avgöra cupfinalen på Wembley. Man blir lite tagen.

Bakgrunden till min närvaro vid premiärturen var att jag alltid har varit intresserad av teknikhistoria, särskilt järnvägarnas utveckling. När jag så för några år sedan kom i kontakt med Svenska Järnvägsklubben och deras tidskrift TÅG kunde jag kombinera teknikintresset med ett annat intresse, att skriva. En av mina artiklar i tidningen handlade just om bygget av Arlandabanan och den kontakten utnyttjade min hustru när hon ville överraska med något alldeles extra när jag för en tid sedan fyllde 50 år! Tack vare vänligt tillmötesgående från Inger Fjordgren på Arlanda Express gick planen i lås.

Värmande röd perrong

Den del av Stockholms central från vilken Arlanda Express kommer att avgå kändes lite avsidig när jag kom dit en råkall tisdagsmorgon i början av mars. Det blir säkert annat när trafiken kommer igång och byggstaketet försvinner. Det var som om perrongens varma röda färg hjälpte oss att hålla kylan borta när vi väntade på TÅGET. Så kom det då äntligen, långsamt och tyst inglidande på spår 2. Trots den lite trubbiga gula nosen ger det ett sobert och elegant intryck.

Eftersom vagnarna inte har några fotsteg är det lätt för rörelsehindrade och barn att kliva av och på. Det är dessutom lätt att gå ombord med tunga väskor, inga tunga lyft som på vanliga tåg. Interiören i vagnarna är ljus och trevlig. De stora fönstren ger bra utsikt när man sitter ner. En annan bra detalj är att bagageutrymmet har glasväggar så att man hela tiden kan hålla uppsikt över sina väskor. Men var skall man hänga sina ytterkläder? Det saknas klädkrokar.

Medan vi väntade på avgång fick jag möjlighet att byta några ord med lokförarna Boris Ertl och Mats Åhlfeldt. Enligt deras uppfattning är förarmiljön mycket bra och tåget roligt att köra. För mig, som till vardags jobbar med säkerhet, gladdes det att höra att man lagt ner mycket arbete på förarplatsens utformning. Arbetsmiljön är viktig för säkerheten. Fråga mig!

Eftersom plattformarna är högre än normalt ger tåget ett lågt och snabbt intryck, och snabbt är det! Resan ut till Arlanda tog bara 16 minuter. För mig var det en drömmupplevelse att få kika över lokförarens axel när vi gled ut från centralen, passerade Hagalund och sedan accelererade upp till dryga 200 km/h. Gångegenskaperna är mycket goda, som passagerare märker man inte den höga farten om man inte tittar ut.

Högt betyg

Ute på Arlanda pågår inredningen av stationerna. Även om plattformarna är varmt röda ger stationerna ett lite murrigt intryck, eftersom inga dekorationer finns på de betongsprutade väggarna. Vid en jämförelse med andra flygplatser som jag besökt och som har tågförbindel-

se, får Arlanda högsta betyg. Tillgången till Arlanda Express, som med ett tåg var 15:e minut kommer att göra resan in till Stockholm snabb och bekväm, samt fjärrtågen som kommer att underlätta för oss som bor utanför huvudstaden motiverar det höga betyget. På vägen tillbaka till Stockholm diskuterade vi biljettpriset som Arlanda Express preliminärt satt till 120 kronor för enkel resa. För affärsresenärerna tror jag priset är OK och kanske också för charterresenärer som kommit till Stockholm med tåg, men hur skall Arlanda Express hantera alla de som jobbar ute vid Arlanda? För dem är priset viktigt. Kommer man att sälja någon form av månadskort som prismässigt kan konkurrera med bussen?

Arlanda Express har ett mycket bra koncept. Tåget är snabbt, bekvämt och har bra arbetsmiljö för förarna. Stationerna har alla möjligheter att bli trevliga när de blir färdiga. Priset kan bli ett problem.