

Det går trögt

Aterigen manifesteras järnvägsfrågorna på Elmia. Nu är det 22 år sedan den första stora järnvägsmässan i Norden såg sitt ljus. Det var år 1995. Utbyggnaden av järnvägsnätet stod högt i kurs och en fråga som fanns på dagordningen redan då var en ny järnväg för höga hastigheter mellan Stockholm och Göteborg samt mellan Stockholm och Malmö. Jönköping ville markera sin plats på järnvägskartan som en central knutpunkt på dessa två linjer, och vips var Nordic Rail på Elmia i Jönköping ett faktum.

Storstilade planer fanns, åtminstone från svensk sida, på att den nya höghastighetsjärnvägen skulle fortsätta genom Danmark till Hamburg för att knyta ihop Norden med det europeiska järnvägsnätet och skapa betydligt kortare res- och transporttider till kontinenten. Två centrala delar i den visionen var fasta förbindelser över Öresund och via Fehmarn bält. Öresundsförbindelsen invigdes år 2000 och planerna på den fasta förbindelsen via Fehmarn bält fortsätter. Men i övrigt går det trögt. I Danmark har politikerna satt ned foten och meddelat att det räcker med att kunna köra tågen i 250 km/timme. I Sverige har Trafikverket gjort samma bedömning. Några höghastighetsjärnvägar blir det inte. Det är alltför kostsamt.

Tittar vi bakåt i historien har det alltid funnits en oro för utveckling och ny teknik. Det är

mycket genom enskilda personers drivkraft som utveckling har åstadkommit. Järnvägen är ett sådant exempel. I mitten av 1800-talet var det inte många som trodde på den nya tekniken från England och kontinenten. Att resa i 40 km/timme kunde ge både hjärnskador och skador på kroppen, ja till och med död. Kanaler och hästtransporter var det allenarådande. Trots alla farhågor byggdes ändå järnvägar och helt plötsligt blev det möjligt att resa och transportera varor över långa avstånd på kortare tid. Därmed kunde hela landet utvecklas på ett sätt som annars inte varit möjligt.

Efter 22 år är frågan fortfarande öppen: höghastighetsjärnväg eller inte. Rädslan för kostnaderna är uppenbara och samma sak var det i mitten av 1800-talet. Men då vågade politikerna satsa på det nya. Frågan är om det modet finns i dag. Ska vi minska transporternas klimatpåverkan är svaret enkelt: Bygg!



MIKAEL PRENLER
Huvudredaktör

Kehitys on hidasta

Jälleen julistetaan rautateistä Elmiassa. Siitä on 22 vuotta, kun ensimmäiset suuret rautatiemessut Pohjolassa sai alkunsa. Vuosi oli 1995. Rataverkon rakentaminen oli korkeassa kurssissa ja kysymys, joka oli agendalla jo silloin, oli uusi rata nopealle junaliikenteelle Tukholman ja Göteborgin sekä Tukholman ja Malmön väleille. Jönköping tahtoi näyttää paikkansa rautatiekartalla keskeisenä näiden kahden linjan solmukohtana, ja näin oli Elmian Nordic Rail Jönköpingissä tosiasia.

Suurenluokan suunnitelmia oli, ainakin ruotsalaisten puolella, että uusi suurnopea rautatie jatkaisi Tanskan kautta Hampuriin liittääkseen Pohjolan eurooppalaiseen rautatieverkkoon ja luodakseen merkittävästi lyhyempiä matka- ja kuljetusaikoja Manner-Eurooppaan. Kaksi keskeistä osaa tässä visiossa olivat kiinteät yhteydet yli Öresundin ja Fehmarnin salmen. Öresundin yhteys vihittiin käyttöön vuonna 2000 ja suunnitelmat kiinteästä yhteydestä Fehmarnin salmen kautta jatkuivat. Mutta muuten kehitys on hidasta. Tanskassa poliitikot ovat päättäneet, että riittää kun junilla voidaan ajaa maksiminopeudella 250 km/h. Ja Ruotsissa on Trafikverket tehnyt saman päätelmän. Edes muutamia suurnopeusratoja ei tule. Se on liian kallista.

Jos katsotaan taaksepäin, niin historiassa on aina ollut yhtymäkohtia kehityksen ja uuden tekniikan välillä. Paljon riippuu yksittäisten henkilöiden innostuksesta, kun kehitystä on saatu aikaan. Rautatie on siitä hyvä esimerkki. 1800-luvun keskivaiheilla ei ollut monia, jotka uskoivat uuteen Englannista ja Mannermaalta tulevaan tekniikkaan. ”Matkustaminen 40 km/tunti –vauhdilla voisi aiheuttaa sekä aivovaurioita ja muita vammoja ja vieläpä kuoleman. ”Kanavat ja hevoskuljetukset olivat kaikkien saatavilla. Huolimatta kaikista epäilyksistä rakennettiin kuitenkin rautateitä ja yhtäkkiä tuli mahdolliseksi matkustaa ja kuljettaa tavaraa pitkien etäisyyksien päähän ja lyhyemmässä ajassa. Ja tämän kehityksen ansiosta voitiin koko maata kehittää sellaisella tavalla, joka muuten ei olisi ollut mahdollista.

22 vuoden jälkeen on kysymys jatkuvasti auki: suurnopeusratoja vai ei. Pelko kustannuksista on ilmeinen ja näin oli asia myös 1800-luvun puolivälissä. Mutta silloin uskalsivat poliitikot satsata uuteen. Kysymys onko tällaista tahtoa tänään. Jos haluamme vähentää kuljetusten ilmastovaikutuksia, on vastaus yksinkertainen: Rakentakaa rautateitä!

MIKAEL PRENLER
Päätoimittaja