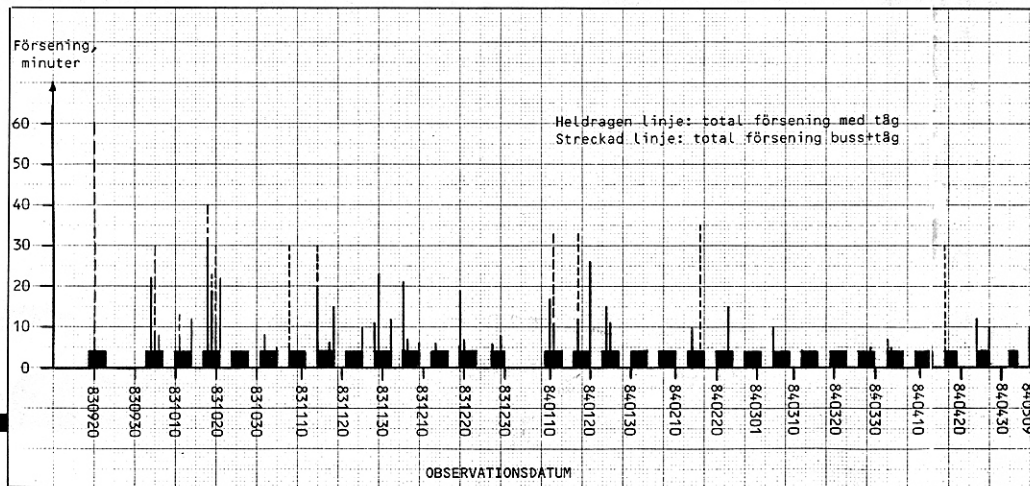


HAN HAR VÄNTAT på försenade pendeltåg I 14 TIMMMAR...



■ — Jaha, en minut och 43 sekunder försenad, det är ungefär som det brukar vara — en dag då allting flyter, säger Jörgen Stådje och klockar det nya X 10-tågets ankomst till Älvsjö station. Foto: Kenneth Hellman.



■ SÖDERTÄLJE: Jörgen Stådjes filosofi efter sju års pendlande:

— Tidtabellen är en intressant skrift men man ska inte tro på innehålllet.

Under sju månader bokförde han exakt hur många förseningar han drabbades av i pendeltågstrafiken.

I tid räknat blev det en anseelig summa. . .

Mikrodatorteknikern Jörgen Stådje har skrivit artikeln här intill. I den redovisar han vilka konsekvenser förseningar får för resenärernas arbete och fritid.

— Det försvinner massor av arbetstid varje morgon ett tåg-las människor kommer försent till jobbet. Arbetsgivarna klagat och om de anställda får jobba in tiden försvinner i stället fritid för dem, säger han.

■ SKRIVAS OM

Sedan 1977 har Jörgen Stådje varje morgon väntat på 7.11-tåget från Östertälje. Med ett synkroniserat digitalur har han registrerat alla förseningar som han sedan räknat ut kostnaderna för i antal månader arbetstid.

— Tidtabellen är en lustig skrift. Man tycker att de som skriver den måste ha riktigt underlag för de siffror som anges. Och om SL märker att tiden inte stämmer med verkligheten får de antingen sätta högre fart på tågen eller skriva om tidtabellen, säger han.

— Jag förstår inte varför pendeltågstrafiken inte går att förbättra. Tunnelbanan går i de allra flesta fall utmärkt. Likaså den gamla rasselhögen Roslagsbanan.

■ BUSSARNA

Men det är inte bara pendeltågen Jörgen Stådje är arg på. Även de bussar som ska passa till tågen hamnar i skottgluggen.

— Det har hänt många gånger att buss 770 åkt sin väg från Östertälje på exakt utsatt tid trots att det finns med i beräkningen att den ska kunna vänta ganska många minuter på ett tåg som är försenat.

— Överhuvudtaget borde det vara bättre passning mellan tågens och bussarnas tider. Ett dåligt exempel är buss 751 från Brunnsäng som kommer till Järnagatan strax innan pendeltåget avgår från Södertälje central.

— Man måste vara en extrem sprinterlöpare för att hinna med det tåget, säger han.

Jörgen Stådje är som sagt datortekniker.

Är det också en dator som har bearbetat de insamlade siffrorna?

— Nej, det behövs inte för det här lilla materialet. Det har räckt med att använda min programmerbara miniräknare, säger Jörgen Stådje.

MARTIN KLEPKE

Jag gissar att många, i likhet med mig, suttit runt matbordet på eftermiddagen och i all avskildhet framsagt sitt ve över att tåget eller bussen varit försenad, nu igen!

— Sitt inte där och snacka för dig själv, fick jag höra, gör något åt det istället!

En radikal tanke. Jag beslöt därför att göra något åt det. Först och främst måste jag bevisa att det verkligen var sant, det man annars bara så självsäkert påstår, nämligen att pendeltågen fortfarande inte klarar ens en mild svensk vinter eller att våra vänner busschaufförerna bara är så där måttligt intresserade av sina passage-rare, respektive sina tidtabeller.

Den 20:e september 1983 började jag föra statistik över de kommunikationer jag dagligen använder mig av på min pendelväg mellan Brunnsäng och Liljeholmen. Den 9:e maj detta år slutade jag. Då var vintern definitivt över för denna gång. Här vill jag nu delge alla läsare (läs: SL) resultatet.

Totalt stötte jag på 51 händelser under denna tid som var värda att rapportera. 49 av dem var förseningar på över 4 minuter. Förseningar på 4 minuter eller mindre var så vanliga att jag inte brydde mig om dem alls. Några siffror: totalt förkom i SLs vård för mig

4 timmar och 5 minuter arbetstid

9 timmar och 51 minuter fritid, alltså

13 timmar och 56 minuter allt som allt.

När det var en försening var den i medeltal 17 minuter.

Diagrammet här intill visar förseningarnas fördelning i tiden. Den lodräta axeln är graderad i förseningsminuter, den vågräta i dagar. Siffrorna inunder är de dagar vilka jag för statistik. Varje arbetsvecka representeras av ett mörkt band, 4 minuter högt, för att indikera den ovan nämnda, allerstädes närvarande grundförsening. Den går inte att komma ifrån, men är meningslös att studera i detalj.

Man kan tycka det futilt av mig att bråka om 4 timmar och 5 minuter arbetstid, men multiplicera det med hur många andra det är som råkat på ungefär samma sak. Antag att det är 50 000 personer. Fråga sedan arbetsgivarna vad de tycker om att 2 600 månader bara försvunnit under vintern. De arbetande kan naturligtvis tvingas kompensera arbetsgivaren och det slutar med att vi själva får betala dessa månader.

Fritid kan tyvärr inte mätas i pengar, man kan bara konstatera att inalles cirka 700 000 timmar, alternativt 29 000 dygn, spenderats i meningslös väntan på SL:s perronger och hållplatser. Allt detta under förutsättning att ungefär 50 000 pendlare råkat ut för ungefär samma saker som jag, vilket enligt hörsägen inte alls är orimligt att anta. Den tid jag personligen förlorat är alltså inte så stor, tänk hellre på de samhällliga konsekvenserna.

Det skulle föra för långt att gå igenom varje händelse i detalj, utan jag nöjer mig med att konstatera att de flesta förseningar beror på dålig matchning mellan tåg och matarbussar och att den nästa vanligaste orsaken är olika typer av vagnskador. Man hör också observera att ungefär lika många av den gamla (X1) och de nya (X10) tågen var inblandade. Jag har inte kunnat märka någon större skillnad i tillförlitlighet, speciellt som vintern 83-84 var ovanligt mild. Jämför t.ex. med samma-period 81-82 eller 82-83! Hur de nya tågen klarar en sträng vinter återstår alltså att se.

Låt mig bara citera en händelse som belyser SL i stort. Den inträffade 831118 och har nummer 20 i min pärm. Dagens totala försening var "endast" 15 minuter så den är inte så intressant i sammanhanget, intressantare är istället vad som ådrog sig på T-centralen samma kväll.

På morgonen: "Tåget gick sönder på vägen och togs ur trafik på Stockholms central. Inte ett ord sades under hela tiden till oss passagerare." 12 minuter sent.

På kvällen: "En hiss med en människa i hade fastnat i schaktet på lägsta nivån i T-centralen. Jag larmade en spärrvakt men: HON VAR INTE INTRESSERAD! Hissen var i andra änden av perrongen så jag skulle säga till i den andra änden istället. Hon hade bara behövt använda telefonen men tyckte väl att det var utanför hennes område eller så. . ." (Pendeltåget blev 3 minuter försenat till Södertälje Central.

Ett praktexempel. Flera finns. Originaldokumenten kan eventuellt mot en ringa kostnad, i form av kopior, översändas till intresserade spekulanter.

Tilläggs kan att polismannen som passerade spärren samtidigt inte heller visade det ringaste intresse.

Till sist kan jag alltså bara sammanfatta: Trots en moderniserad vagnpark kvarstår SL:s problem. Och kärnfrågan: Tänker SL göra något radikalt åt saken, nu, och inte 1986 eller 1988? I så fall vad?

En som undrat länge.