

---

Annons:

---

Persontrafik

Publicerad: 2023-08-07

# Lint i trafik från december

Vid tidtabellskiftet i december kommer två Lint-tåg att sättas i trafik på Fryksdalsbanan. Problemen med Itino-tågen har fortsatt under 2023.

*Text: Ulf Nyström Foto: Tobias Jäderup*

---



Ett av de två ombyggda Lint-tågen drogs i mars 2022 från Östersund till Tågabs verkstad i Kristinehamn för installation av ATC. Foto vid Bergsjö mellan Storfors och Kristinehamn.

”Det finns en del som behöver åtgärdas på Lint-tågen men vi hoppas och tror att de två tågsätten kan sättas i trafik vid tidtabellskiftet i början av december”, säger Mattias Bergh, trafikdirektör i Region Värmland.

Under en dag i slutet av juli fanns endast ett av fem Itino-tåg i driftdugligt skick och tågtrafiken på Fryksdalsbanan mellan Torsby och Kil fick inskränkas till några enstaka turer.

Problemen med Itino-tågen har plågat tågresenärerna, regionen och operatören Vy Tåg i flera år.

Annons:



## Stora problem med Itino

Allt fler avgångar med Itino-tåg ställs in i Värmland. Trafiken på Fryksdalsbanan har kraftigt reducerats och ersatts med buss. Nu krävs massiva underhållsinsatser.

För att kunna genomföra mer omfattande åtgärder på de krånglande tågsätten har Region Värmland beslutat hyra två Lint-tåg från Inlandsbanan under ett par år.

”Vy Tåg har fått i uppdrag av Region Värmland att hyra två tågsätt från Inlandsbanan för att kunna garantera resenärerna fungerande tågtrafik på Fryksdalsbanan”, säger Mattias Bergh.

”Men en större översyn som gjordes av de två aktuella tågsätten visade att det finns en del som behöver åtgärdas innan de kan sättas i reguljär trafik.”

## **Skulle satts i trafik 2021**

Inlandsbanan köpte 2019 fem begagnade motorvagnståg med beteckningen Lint 41 tillverkade av Alstom 2001–2002. Tågen hade då gått i regionaltågstrafik i Nederländerna i drygt 15 år. Tanken var att tågen skulle sättas i trafik på Inlandsbanan våren 2021.



## Lint snart på Fryksdalsbanan

Det mesta tyder på att de krånglande Itinotågen på Fryksdalsbanan kompletteras med två Lint-tåg från Inlandsbanan under två år. På fredag körs en tur på banan för politiker och massmedia.

Annons:

Men ombyggnaden av tågen i Polen försenades av pandemin och det femte och sista tågsättet kom inte till Sverige förrän hösten 2022.

Fyra av de fem tågsätten har genomgått en omfattande ombyggnad och fått nya glas i de stora panoramafönstren, nya stolar, toaletter och en bistro som ska kunna erbjuda varma och kalla rätter och drycker. Tågen har målats om i Inlandstågs röda färg.

”När man fått ordning på tågen sker utbildning av förare och verkstadspersonal men det bör kunna vara avklarat till början av december”, säger Mattias Bergh.

## **Viktfördelningen måste justeras**

Vid översynen upptäcktes bland annat att tågen efter ombyggnaderna i Polen fått en ojämn viktfördelning vilket måste åtgärdas. Dessutom fungerar inte värmesystemet som avsett.

”Hela projektet har försenats men vi hoppas att verkstäderna i Östersund och Kristinehamn genomfört alla nödvändiga åtgärder tidigt i höst så utbildningsinsatserna och fordonsgodkännandet från Transportstyrelsen kan vara klara i god tid till tidtabellskiftet”, säger Otto Nilsson, vd i Inlandsbanan.

Två av Värmlandstrafiks fem Itino-tåg har fått tungt underhåll i Norge. Ett tredje får tungt underhåll i höst.

Ett av de fem tågen drabbades i våras av axelbrott och skador på boggin och det har ännu inte kunde sättas i trafik.

”Det är ont om reservdelar till Itino-tågen”, säger Mattias Bergh.  
”Men det stora problemet är, som vi konstaterade redan förra året, att det föreskrivna underhållet av Itino-tågen är otillräckligt.”

”Underhållsinsatserna måste utökas och ske med tätare intervall.”

Transitio, som anskaffar och förvaltar järnvägsfordon för många av landets kollektivtrafikmyndigheter, har dragit samma slutsats och kommer att besluta om mer frekvent underhåll av Itino-tågen.

”Det handlar bland annat om att filter och slangar behöver bytas oftare för att fordonen ska fungera”, säger Mattias Bergh.

Nätverk för Itino-användare

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna som använder Itino, bland andra Värmlandstrafik, Västtrafik, Jönköpings länstrafik och Region Kalmar län, har tillsammans med underhållsföretagen skapat ett nätverk där man utbyter erfarenheter och kunskaper om Itino.

”Tillgängligheten har blivit bättre det senaste året men fortfarande är trafiken med Itino-tågen på Fryksdalsbanan oerhört bräcklig”, säger Mattias Bergh.



**Ulf Nyström**

Redaktör på Järnvägar.nu



Annons:

---

ANNONS:

---