

Kontakta debattredaktionen:

Mejla oss Vad tycker du? Vill du svara på inlägget med en egen artikel? Eller bara lufta dina egna åsikter? (Publicerat 2008-08-01)

Textstorlek: **1** **2** **3**

Marknadsanpassa järnvägssystemet

För dyra biljetter, förseningar och trasiga tåg kännetecknar SJ enligt en artikel i Aftonbladet (30 juli).

Men blickar vi lite längre tillbaka finner vi att SJ:s problem ständigt återkommer. SJ:s höga biljettpriser, bristande komfort och förseningar är i själva verket gamla problem. En av konsekvenserna är tyvärr att persontrafiken på järnväg har haft en försvinnande liten marknadsandel under senare decennier, endast kring 5-8 procent.

Redan under mitten av 1980-talet började det bli uppenbart att SJ höll på att hamna i mycket stora svårigheter. Stora delar av järnvägsnätet stod inför kraftiga hastighetsnedsättningar på grund av eftersatt underhåll. Under 1988 bröts därför det kostnadskrävande banunderhållet loss från SJ och sedan dess har bansektorn (via Banverket) kostat skattebetalarna långt över 150 miljarder kronor.

Trots SJ:s dåliga rykte så älskar svenskarna ändå tåg. Folk vill åka tåg men kvalitetsbristerna och biljettpriserna är de största hindren.

Problemet är att järnvägen sedan över 150 år är en statlig institution som knappast någon politiker längre rör på. När gick till exempel någon känd politiker på riksnivå ut och sa det som Aftonbladets artikel belyser?

Liksom Hallandsåstunneln, Arlandabanan och Citybanan – som alla drabbats av grava ekonomiska svårigheter – har järnvägens kroniska bidragsberoende skapat en internkultur som präglas av ineffektivitet och uppgivenhet.

Det finns egentligen ingenting i dessa klimathotets dagar som pekar på att avsevärt fler skulle börja åka tåg i stället för bil. Även om bensinpriset steg till, säg, 30 kronor per liter så skulle järnvägen i alla fall inte kunna ta emot avsevärt fler passagerare, åtminstone inte med dagens utformning av järnvägssystemet.

Det är heller knappast realistiskt att tro att marknaden ensam skulle kunna få fler att resa med tåget. I stället måste staten visa prov på sitt ledarskap genom att ställa krav på ett järnvägssystem som kan erbjuda låga biljettpriser, tät trafik och god komfort.

Det föråldrade X2000-tågets koncept från 1970-talets dagar måste ersättas med moderna och kostnadseffektiva tåg.

Det har länge varit känt att biltrafiken orsakar svåra skador på vår miljö. Den accelererande växthuseffekten kräver därför en snabb omställning av persontrafiken, från våra vägar till järnvägen. Det finns inte längre tid att vänta på någon eventuell vändning långt in i framtiden. Vändningen måste komma snarast och vägen dit går via ett marknadsanpassat järnvägssystem som folket kan – och vågar – lita på!

Tomas Larsson

tidigare planeringsingenjör
vid Statens Järnvägar



Foto: JOHAN BÄVMAN

Blogga om artikeln

Länka till artikeln från ditt blogginlägg - kopiera den här adressen:

<http://www.aftonbladet.se/debatt/article3008081.ab>

För att komma med i listningen här behöver du också ha presenterat din blogg på Bloggportalen [Läs mer här!](#)

Aftonbladet.se ansvarar inte för det som står i bloggarna.