



Bekvämare tåg behövs

2008-02-09 00:03

I skuggan av växthuseffekten brukar krav föras fram om att den svenska järnvägen behöver mer anslag. Genom en övergång från bil- och flygtrafik till eldrivna tåg skulle utsläppen kunna minskas. Mot detta talar att tåget idag inte är vidare marknadsanpassat och att förhållandevis få resenärer använder det. Dessutom har järnvägen under en lång tid subventionerats av skattebetalarna, utan att den lyckats speciellt bra.

Problemet med nedkörda järnvägar samt långsamma och dyra tåg är emellertid inget nytt. Redan under början av 1980-talet började det bli uppenbart att SJ hamnat i mycket stora svårigheter. Persontrafikens marknadsandel hade 1985 sjunkit till marginella 7,2 procent. Godstrafikens marknadsandel under samma år hade sjunkit till 25 procent.

Under slutet av 1980-talet presenterades därför en satsning på järnvägen och ett nytt statligt anslagsverk, Banverket, bildades. Under perioden 1988 fram till idag har dock staten spenderat långt över 150 miljarder kronor (dagens prisnivå) på det statliga järnvägsnätet.

Flera projekt sattes igång efter reformen, till exempel Hallandsåstunneln. Tunneln avslöjar dock mycket om den svenska järnvägspolitikens baksida, då till exempel kostnadsöverskridandena och förseningarna har varit både många och omfattande.

Ett annat svenskt järnvägsprojekt som spräckt alla tids- och kostnadsramar är X2000. Redan under 1960-talet insåg SJ att ett snabbare tåg behövdes men vad som lanserades cirka 25 år senare var ett så tungt och dyrt loktåg att till och med SJ:s egen personal kritiserade det för dess dåliga accelerationsförmåga.

Det faktum att investeringskostnaden per sittplats steg, från de konventionella tågens 130 000 till närmare 400 000, är en av huvudanledningarna att SJ idag inte kan erbjuda sina passagerare tillräckligt med sittplatser. X2000 visade sig dessutom vid en internationell jämförelse vara så uselt att ingen utländsk operatör ville beställa det i någon nämnvärd omfattning.

Tidigare nämndes järnvägens marknadsandelar för 1985. Idag, drygt 150 miljarder spenderade kronor senare, visar sig persontrafiken endast ha ökat sin marknadsandel med 0,3 procent till mediokra 7,5 procent (2006). Godstrafiken har dock fortsatt att tappa marknadsandelar (22 procent).

Vad den svenska järnvägen behöver snabbt är bekväma och billiga fjärr- och regionaltåg där alla resenärer garanteras en bekväm sittplats. Stationer och vagnar måste utformas så att alla kan använda dem på ett effektivt sätt.

Jakten på extremt dyra, energislukande supertåg som går i långt över 300 km/h bör ersättas med bekväma, energisnåla och handikappanpassade personvagnar av amerikansk typ. Dagens mångmiljardrullning till järnvägen måste få ett slut så att pengarna i framtiden istället används på ett effektivt sätt.

TOMAS LARSSON
Stockholm