Snabbtågen är inte lönsamma

Det är lätt att förstå varför järnvägen med nuvarande transportpolitik aldrig någonsin kommer att bli ett dominerande transportmedel. Inte ens de nya snabbtågen hävdar sig vidare väl, varken vad gäller komfort eller kostnad. Det skriver Tomas Larsson, före detta planeringsingenjör vid SJ.


Regeringens utredare trodde nyligen att trafiken på de nya banorna skulle kunna starta omkring 2025.


Ofta lyfts de franska TGV-tågen fram som en förebild, liksom de tyska ICE-tågen. Fransmännens började köra med topphastigheten 260 km/h redan 1981 och ett decennium senare körde de tyska tågen i 280 km/h. Det talas allt ofta om en "renässans för järnvägen i EU" och det är lätt att rycka med i euforin tv-rutan inför framvänta snabbtåg med blixtrande strömavtagare vid provkörningar i både 400 och 500 km/h.


Den centrala frågan är om investeringarna sedan 1970-talet i snabbtågsförbindelser i Frankrike och Tyskland verkligen har bidragit till en reell omställning av trafiken i en mer miljövänlig riktning. Sveret är nej, år 2006 utgjorde personågens marknadsandel i Tyskland endast 7,7 procent av landets totala, marknbnbunda persontransportbelopp och motsvarande sifra för Frankrike var 9,2 procent (i helä Västeuropa låg siffran i genomsnitt på 6,8 procent). Och där har vi ändå inte räknat med flyget.

Ett kvartsekelt efter TGV-tågens premiär kunde fransmännen med andra ord inte sköna något egentligt trendbrott för järnvägstrafikens del. Ån allvarligare var dock en rapport från november 2007 om Tysklands framtida persontrafik; där prognostiserades järnvägens marknadsandel är 2025 till endast drygt 7 procent.

Som vanligt, fullprisbetalande andraklassresenär är det lätt att förstå varför järnvägen med nuvarande transportpolitik aldrig någonsin kommer att bli ett dominerande transportmedel i vare sig Sverige, Frankrike eller Tyskland. Inte ens de nya snabbtågen hävdar sig vidare väl, varken vad gäller komfort eller kostnad. Det är lätt att förstå varför bilen står för 82 procent av persontransportet i Västeuropa.

Vägen till ett attraktivt tägresande går genom kostnadseffektiva järnvägslösningar med hög komfort, hög kapacitet och låga priser. Tägresandet måste göras attraktivare genom att ekonomier, transporttekniker och järnvägssystemer tillsammans deltar i utformningen av nästa generation skandinaviska transportsystem.

Resenärerna måste också få en starkare representation i planeringsprocessen för nya tåg.

TOMAS LARSSON
fd planeringsingenjör Statens Järnvägar, Stockholm

Utvecklingen av den spårvunna persontrafikens marknadsandel (exklusive flyg) under perioden 1990–2006 i fyra EU-länder. Samtliga EU-länderna har satsat stora belopp på att bygga ut sina järnvägsnät men i hälften av länderna fallen tappade istället den spårvunna persontrafikens marknadsandel (spårvagnar och tunnelbanor är inte inkluderade i personågressivestatisken).

<table>
<thead>
<tr>
<th>Land</th>
<th>1990 procent</th>
<th>2006 procent</th>
<th>Befolkning 2006 miljoner inv.</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Tyskland</td>
<td>7,3</td>
<td>7,7</td>
<td>82</td>
</tr>
<tr>
<td>Frankrike</td>
<td>9,1</td>
<td>9,2</td>
<td>63</td>
</tr>
<tr>
<td>Spanien</td>
<td>6,8</td>
<td>5,3</td>
<td>44</td>
</tr>
<tr>
<td>Italien</td>
<td>6,8</td>
<td>5,5</td>
<td>59</td>
</tr>
<tr>
<td>Sammanlagt</td>
<td>7,6</td>
<td>7,2</td>
<td>248</td>
</tr>
</tbody>
</table>