

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.

Sedan mitten av 1980-talet pågår utredningar om en ny höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Göteborg via Norrköping–Jönköping. Förslaget har genom åren kompletterats på ett antal punkter, bland annat med en ny bana till Malmö.

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

Argumenten för nya höghastighetsbanor i Sverige har genom åren varierat. Under 1980-talet hävdades att höghastighetsjärnvägar var väsentliga för den regionala utvecklingen, då folk skulle börja pendla med tåg långa sträckor. I takt med det växande koldioxidhotet har argumenten delvis förändrats; numera är det främst växthuseffekten som ska dämpas genom satsningar på nya snabbtåg.

Ofta lyfts de franska TGV-tågen fram som en förebild, liksom de tyska ICE-tågen. Fransmännen började köra med topphastigheten 260 km/h redan 1981 och ett decennium senare körde de tyska tågen i 280 km/h. Det talas allt oftare om "en renässans för järnvägen i EU" och det är lätt att ryckas med i euforin i tv-rutan inför framru-



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

sande snabbtåg med blixtrande strömavtagare vid provkörningar i både 400 och 500 km/h.

De tyska och franska höghastighetsbanorna har kostat ofantliga belopp. Under perioden 1980–1995 anslög den tyska regeringen cirka 740 miljarder kronor (i dagens prisnivå) för upprustning och utbyggnad av landets järnvägsnät. Under perioden 2006–2010 planeras för ytterligare cirka 220 miljarder kronor. Således – försiktigt räknat – investeringar på nästan 1 000 miljarder kronor bara i Tyskland. I Frankrike har höghastighetsbanor anlagts för TGV-tågen för enorma belopp.

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. Svaret är nej; år 2006 utgjorde person-tågens marknadsandel i Tyskland endast 7,7 procent av landets totala, markbundna persontransportarbete och motsvarande siffra för Frankrike var 9,2 procent (i hela Västeuropa låg siffran i genomsnitt på 6,8 procent). Och då har vi ändå inte räknat med flyget.

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

Som vanlig, 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 persontransportarbetet i Västeuropa.

Vägen till ett attraktivt tågresande går genom kostnadseffektiva järnväglösningar med hög komfort, hög kapacitet och låga priser. Tågresandet måste göras attraktivare genom att ekonomer, transporttekniker och järnvägsingenjörer tillsammans deltar i utformningen av nästa generation skandinaviska transportsystem.

Resenärerna måste också få en starkare representation i planeringsprocessen för nya tåg. Dagens svenska fokusering på EU-ländernas teknikorienterade, föråldrade och dyrbara lösningar måste ersättas med mer marknadsanpassade sådana.

TOMAS LARSSON

fd planeringsingenjör Statens järnvägar, Stockholm

■ Utvecklingen av den spårburna persontrafikens marknadsandelar (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 spårburna persontrafiken marknadsandelar (spårvagnar och tunnelbanor är inte inkluderade i persontågsstatistiken).

Land	1990 procent	2006 procent	Befolkning 2006 miljoner inv.
Tyskland	7,3	7,7	82
Frankrike	9,1	9,2	63
Spanien	6,8	5,3	44
Italien	6,8	5,5	59
Sammanlagt	7,6	7,2	248

Källa: "Panorama of Transport", Eurostat, 2009 Edition (bearbetat av författaren)