

Sydsvenskan, 25 mars 2016

Debattinlägg:

Den statliga järnvägssektorn bör ställas under någon form av tvångsförvaltning

Att åka med SJ kräver goda nerver, entusiasm, god fysik samt en tjock plånbok. Barnfamiljer, äldre, funktionshindrade och personer med svagt hjärta bör dock undvika att ta tåget med tanke på all stress, alla trappor, trånga vagnar och krav att snabbt och i sista sekund kunna förflytta sig mellan plattformar vid ändrad trafik.

När det i höstas avslöjades att den svenska järnvägen bokstavligen håller på att falla samman samt att kostnaderna för nya järnvägar rusar blev reaktionerna starka. Men hur vänder man utvecklingen för den statliga järnvägssektorn? Många har försökt men situationen verkar istället långsamt ha förvärrats. Den statliga järnvägssektorn bör ställas under någon form av tvångsförvaltning. Vägen till en bättre fungerande järnväg går på sikt genom att nyckelpositioner inom SJ och Trafikverket besätts med nya chefer med operativ erfarenhet från industrin eller Försvarsmakten.

Ett fristående "granskningsråd" bör också inrättas inom järnvägssektorn, med uppgift att bevaka utvecklingen och kunna slå larm. Rådet bör bestå av tekniker, ekonomer från flygbranschen och personer som är kunniga när det gäller ledarskap.

Men det kanske viktigaste av allt är att regeringen och kommunikationsministern ställer tydliga krav på tågoperatörer. Biljettpriserna måste drastiskt ned till cirka 5 kronor per mil, tågen måste gå i tid – och både regelbundet och tätt. Passagerarna måste garanteras sittplats, annars ska de få en gratis biljett vid nästa resa. Tågen måste förlängas från dagens korta femvagnarståg (X2000) till uppemot sexton vagnar.

För Trafikverkets del måste underhållet av banorna förbättras till en toppnivå. För trafikens del måste en ny generation komfortabla, handikappanpassade fjärrtåg med låga biljettpriser och tät trettiominuterstrafik i 250 km/h mellan kl 06.00 och 22.00 rulla, till att börja med i triangeln Köpenhamn–Göteborg–Stockholm. En snabbtågspendel som senare byggs ut till övriga landet.

Regionaltrafiken måste snabbt rustas upp. Kompetens främst inom banunderhåll måste temporärt köpas in från Japan, Tyskland och Frankrike. Sverige bör omgående skrota planerna på att utveckla egna persontåg, de går att köpa på den öppna marknaden. Likaså måste prissystemet skrotas och ersättas med enhetstaxa och enhetsklass. Dagens biljettsystem är en djungel som det är svårt att se några fördelar med.

Våra folkvalda kan inte längre förvänta sig att järnvägsbranschen själv ska ta sig ur denna prekära situation, ty det kommer aldrig att ske. Hårt prövade resenärer har redan fått vänta alldeles för länge. Vägen till en bättre fungerande järnväg med kraftigt ökande marknadsandelar går inte via ny teknik och prestigeprojekt, utan genom förbättrad effektivitet som ger låga totalkostnader, men också få driftavbrott. Dessutom behövs en långtgående marknadsanpassning. Först då kan järnvägen åter bli ett alternativ att räkna med.

Tomas Larsson

fd planeringsingenjör vid Statens Järnvägar