

Ska svenska järnvägen klara av konkurrensen?

(Ledarsidan, Helsingborgs Dagblad, 24 april 1995)

Under 1988 genomfördes en omfattande omorganisation av Statens järnvägar (SJ). Omorganisationen var framtvingad av en ekonomisk kris. Ett av målen var en bättre ekonomi. SJ delades och banunderhållet blev en egen förvaltning.

I samband med omorganisationen diskuterades SJ:s framtid flitigt i massmedia. Svenska staten visade ett stort intresse för SJ:s framtid. Även fackföreningarna hade ett stort inflytande. Ett starkt argument för fortsatta satsningar på nya banor var järnvägens miljövänlighet.

Det har nu gått sju år sedan omorganisationen. Hur gick det med lönsamheten? Ökade järnvägen sin marginella marknadsandel? Tyvärr fortsätter järnvägen att erhålla skattebidrag och marknadsandelen för persontrafikens del har under de senaste decennierna varit tämligen konstant. Sedan början av femtiotalet har skattebetalarna fått betala långt över 100 miljarder kronor (i dagens penningvärde räknat) till det statliga järnvägsnätet. Marknadsandelen för persontrafiken ligger under 10 procent. Det oroande i utvecklingen är kombinationen permanent bidragsberoende och liten marknadsandel.

Ett starkt argument för skattefinansierade järnvägssatsningar har varit miljön. Eldrivna tåg släpper inte ut avgaser, står det i reklamen. Vad som sällan nämns är att elströmmen till tågen måste produceras någonstans. Idag kan vi välja mellan olja, kol, uran och vattenkraft som energikälla. Alla dessa energislag orsakar svåra ingrepp i miljön.

Svenska folkets inställning till järnvägen är positiv. Järnvägen anses som både energisnål och lönsam. Satsningar på Västkustbanan, Öresundsförbindelsen och Arlandabanan är väl förankrade bland våra politiker.

Låt oss lite närmare granska järnvägens energisnålhet och ekonomi! I såväl schweiziska som tyska undersökningar om järnvägens energiförbrukning har undersökningsresultaten blivit överraskande.

* I en undersökning som utfördes av den tyska statsjärnvägen och Världsnaturfonden ("Kilometer-Bilanz") konstaterades att det i särklass energisnålaste sättet var att färdas i dieselbuss. I det för järnvägens gynnsammaste fallet krävde eltåget 90 procent mer energi än dieselbussen.

* I den schweiziska undersökningen ("Zug und Bus im Energievergleich", VIA nr 2 1993) var resultatet mer blandat. Även här var dieselbussen i flera fall energisnålare än eltågen. Inledningen till artikeln var för övrigt "Skall regionalstågen ersättas med bussar?".

Men vagnar med stålhjul rullar ju så lätt, lyder järnvägsreklamen. Det stämmer. Men att få en lätt godsvagn att nått och jämnt rulla är inte samma sak som att dra ett tungt fjärrtåg i 200 km/h i uppförsläge. Medan bil- och flygindustrin satsar mycket pengar på att ta fram lätta och billiga farkoster har tågverkarna i flera fall gått motsatt väg. Resultaten blir nedslående. Medan en bil eller ett flygplan väger omkring 250- 300 kg per sittplats väger den senaste generationen svenska X2000-tåg över 1,2 ton per sittplats. En pågatågsvagn eller X2000- vagn väger lika mycket som en tyngre stridsvagn.

Förutom vikten, och därmed energiförbrukningen, talar även drifekonomin många gånger emot tågen. Tåg är mycket dyra i inköp. Sedan sextiotalet har tillverkningen av elmotorvagnar, ellok och personvagnar varit starkt nationellt präglad. Samtidigt har exporten av svensktillverkade tåg aldrig varit någon större succé. Serierna har blivit förhållandevis små och vagn tillverkningen är numera till stora delar ett hantverk. Tillverkningen blir dyr. Den senaste generationen svenska fjärrtåg kostar över 400 000 kronor per sittplats.

* I västra Centraleuropa gick under sjuttioalet sex länder samman inför upphandlingen av femhundra luftkonditionerade standardsnabbtågsvagnar. Prototypfasen var omfattande men resultatet blev framgångsrikt. Vagnarna fick mycket god åkkomfort tack vare italiensk fordonsteknologi. Vagntypen konstruerades för extrema klimatvariationer.

* Ungefär samtidigt pågick massproduktion av samma vagntyp i Frankrike. Den franska produktionen uppgick som mest till nästan två vagnar per dygn. Sverige valde konsekvent att ställa sig utanför dessa framgångsrika projekt, trots att de centraleuropeiska vagnarna både var snabbare (200 istället för 160 km/h), avsevärt tystare och användbara i internationell snabbtågstrafik.

Det är svårt att kunna peka på en enda orsak till krisen inom järnvägen. Ett av grundproblemen är att marknadssignalerna om efterfrågan på lägre biljettpriser aldrig når fram. Idag kostar en andra klass biljett cirka 8- 18 kronor per platsmil under högtrafik. I internationell fackpress anges energi-, tågpersonal- och underhållskostnaderna för ett persontåg till endast 1- 2 kronor per platsmil. Energikostnaderna per platsmil i ett eltåg i 200 km/h är endast några tiotal ören. Avgifter för spårslitage är i sammanhanget försumbara.

Den tunga kostnadsbiten är investeringskostnaden för tåg. Denna kostnadsandel skulle kunna sänkas till en tredjedel av nuvarande investeringskostnad för dagens fjärrtåg- om standardfordon valdes. Biljettpriset skulle kunna sänkas till 4- 5 kronor per platsmil för snabbtågstrafik.

Även energiförbrukningen måste reduceras. Järnvägstrafik bör i alla fall inte kräva mer energi än motsvarande landsvägstrafik. Idag finns det dieslbilar som per sittplats bara drar omkring 1 dl bränsle per mil. Bilindustrin räknar med att bilarna kring sekelskiftet bara kommer att dra cirka 0,5- 0,8 dl per sittplats. Ett dieseldrivet fjärrtåg drar cirka 0,5 dl per sittplatsmil. Risken är uppenbar att energiargumentet inte längre kommer att tala till järnvägens fördel.

Järnvägen står inför ett ödesval:

* Antingen fortsätter driften som idag. Risken är då uppenbar att järnvägsnätet kommer att krympa ytterligare för att till slut endast trafikeras av godståg (liksom i USA).

* Ett annat alternativ är att staten börjar ställa krav på en bättre fungerande järnvägstrafik. Tågen måste bli handikappvänligare, energisnålare och bekvämare.

På kort sikt måste staten ställa krav på radikalt sänkta biljettpriser. Ett takpris på 4 kronor per platsmil i andra klass är rimligt. Detta skulle kunna vara inledningen till en renässans för järnvägen.

Tomas Larsson