

## Svenska Dagbladet Brännpunkt ”Skapa förutsättningar för tåget”

Riksdagsledamoten Karin Svensson Smith och lokförare Göran Sandström gör i en gemensam debattartikel ett utspel med ett sammelsurium av transportpolitiska mål, bilar som tankar fel bränsle, hyllar monoopolet och till slut att flera spår får Svensken att ta tåget. Artikeln är värd att besvara och måste få ge en mer nyanserad bild av hur det verkligen ser ut på spåren och vad som gör att tågtrafik kan bli attraktivt igen.

Att klimatmålen skall nås med mera spår är minst sagt överdrivet då inte ens hälften av landets kommuner har järnvägsspår eller anslutning till Banverkets infrastruktur. Järnvägen bedrivs numera i en avreglerad form för godstrafik där ett tjugotal företag med innovationskraft, nyinvesteringar och smarta lösningar har lyckats bibehålla järnvägens andel någorlunda i konkurransen med lastbilstransporter. Godsjärnvägens styrka är långt, tungt och frekvent samma gäller för persontrafiken som är längre sträckor, många passagerare och bra frekvens för att bli framgångsrik.

Nu har monoopolets förespråkare inlett sista kampen för att försvara företaget SJAB som haft mer än 150 år på sig att bevisa att monopol på interregionala resor sker bäst med enbart en leverantör och på deras villkor. Det finns inga bevis på att endast ett bussbolag eller ett rederi kan göra alla transporter på sträckan Stockholm-Malmö bättre och få alla resenärerna att rusa till detta alternativ. Att hänvisa till att först skall spår byggas, då det inte finns plats för SJAB, det är att luras! Det finns hur mycket plats på spåren som helst om man undviker morgon- och kvällstrafiken på vardagar ännu mer nu när godstrafiken är hårt drabbad av krisen. Att SJAB valt att alla deras tåg måste gå till Stockholm Central och belasta en tvåspårig sträcka kallad ”getingmidjan” visar tydligt att nytänkande och entreprenörer måste få komma fram. Vad är det för fel att åka tåg från Älvsjö till Lund eller från Solna till Uppsala, det finns både pendeltåg och tunnelbana med fina övergångar på dessa stationer.

Riksdagen och riksdagens ledamöter skall skapa förutsättningar för flera tåg, plats på spåren finns – gå ut och titta själv efter banan. Jämförelsen med flygplan och fartyg är intressant då dessa attraherar investerare då man kan pantförskriva och på så sätt få en bra och långsiktig finansiering av sina personvagnar eller motorvagnar. Internationellt förbereds detta nu och desto snabbare Riksdagen klubbar igenom att järnvägsmaterial kan finansieras lika som fastigheter, flygplan eller fartyg kommer moderna tåg att beställas. SJAB som har haft och fortfarande har en stor del av sina lok och X2000 sålda och återleasad från amerikanska pensionsstiftelser är något som det talas tyst om. Att vara SJAB chef när dollarn står historiskt lågt är inga problem, skall bli intressantare att höra hur det går de närmaste åren när dollarn stiger igen. Denna typ av lurendrejerier med att kalla ett aktiebolag för SJ som heter SJAB. Ägaren staten var tvungen att försälja tillgångar som SJ Färjerederi, GDG koncernen, Swebus, Nordwaggon, Trafikrestauranger och många fastigheter det räckte inte att göra SJAB likvid förra gången dollarn stod i topp.

Karin Svensson Smith och Göran Sandgren måste vara helt oinformerade om att även SJAB är ett vinstdrivande företag sedan år 2002. Man har till och med bonus till alla anställda - tänka sig -! Nu är det så att EU avreglerar hela järnvägsmarknaden från årsskiftet men Sverige backar in i framtiden istället för att bejaka att ett större utbud ger fler möjligheter att åka tåg och utveckla det som resenären önskar sig. Vi gjorde ett fullskaligt försök förra året med Panoramataget Stockholm-Liseberg i fem dagar, med 83 % beläggning, servering vid alla sittplatser, bara 15 minuter långsammare än X2000 (om dom fungerar) all försäljning skedde via internet, pris 50.- enkel resa och det gick ihop ekonomiskt.

För Riksdagen är det nu att snarast skapa förutsättningar för mer tågtrafik:

- Se till att de små flaskhalsarna i järnvägssystemet byggs snabbt med flera mötesspår, triangelspår där flera banor möts och långa perronger.
- Ta fram en lagstiftning för att kunna pantförskriva även järnvägsmaterial.
- Bejaka positivt den kraft som finns att järnvägsektorn får utvecklas även inom persontrafiken – har gått bra för godstrafiken.

För SEKO och Göran Sandströms kollegor inom lokförarfacket, innebär det flera arbetsplatser, flera arbetsgivare att välja mellan och att några av de mer än 400 lokförare som nu varslats fått behålla jobbet om Panoramatåget och andra järnvägsbolag fått komma igång redan i år.

Banverket vet att det kommer bli en avreglering per den 1 juli i år men vägrar att lämna så mycket som en preliminär tidtabell till auktoriserade järnvägsbolag för man säger sig vara tvungna att invänta ett beslut från Näringsdepartementet – sic. Vädra ut den unknä monopolismen och delta istället aktivt för att persontåget att bli attraktivt igen – det är så man uppnår klimatmålen.

Jochum Ressel  
VD och ägare av NetRail AB  
Auktoriserat järnvägsföretag

Här kan du läsa artikeln från Svenska Dagbladet Brännpunkt i sin helhet

## Skapa fler spår för tåget

Publicerad: 17 april 2009, 04.47. Senast ändrad: 17 april 2009, 07.18  
[http://www.svd.se/opinion/brannpunkt/artikel\\_2747163.svd](http://www.svd.se/opinion/brannpunkt/artikel_2747163.svd)

**Kollektivtrafik. Om människor ska byta bilresor mot kollektivtrafik måste det finnas plats för fler och trafiken måste bli bättre. Regeringen vill öka tågresandet genom att låta vinstdrivande bolag konkurrera med SJ. Men vare sig klimatet eller resenärerna är betjänta av ytterligare avreglering. SJ:s vinstutdelningskrav bör ersättas med ett transportpolitiskt uppdrag, skriver riksdagsledamoten Karin Svensson Smith och lokföraren Göran Sandström.**

**Enligt nu gällande** transportpolitiskt mål ska transportsektorns klimatpåverkan senast 2010 ha minskat till 1990 års nivå. I den nya transportpolitiska propositionen vill regeringen ersätta detta mål med att "Sverige år 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen".

Såväl regeringens prioritering av väg framför järnväg i investeringsplaneringen som förslaget till avreglering av tågtrafik ska ses i det ljuset. Regeringen vill flytta fokus från transportsektorns samlade klimatpåverkan till vilken sorts bilar människor ska ha.

**För att minska** klimatpåverkan är förslaget till ändrat mål problematiskt i flera avseenden. Den nya målformuleringen missar lastbilar, fartyg och flygplan som allihop är nästintill totalt beroende av oljebaserade drivmedel. Att bilar kan gå på mer än ett bränsle betyder för övrigt inte att de verkligen gör det. Många av dagens flexifuelbilar tankas med bensin.

**För att klara klimatmålet så måste bilparken bli mycket bränslesnålare, men energibesparing måste också ske genom att kollektivtrafik ersätter bilresor. Enligt Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA) finns det en potential att via överflyttning mellan trafikslag minska de årliga koldioxidutsläppen med 4–5 miljoner ton fram till år 2020.**

Detta kan jämföras med de beräknade effekterna av nya EU-regler där successivt stegrade krav på biltillverkarna för Sveriges del under samma tidsperiod beräknas minska de årliga utsläppen med 1,2 miljoner ton.

Om människor ska byta bilresor mot kollektivtrafik så måste det finnas plats för fler och trafiken måste bli bättre. Avreglering är regeringens recept.

**Konkurrensverket har emellertid tidigare påtalat att konkurrens på spåren bara kan bli meningsfull om det finns ledig bankapacitet, villkoren är rättvisa (ingen får bidrag alternativt att alla får samma subventioner) och att alla EU-länder avreglerar.**

Inga av dessa förutsättningar är uppfyllda. Infrastrukturministern brukar hänvisa till den lyckade avregleringen av flyget. Jämförelsen haltar då det är gott om plats i luften, medan spårkapaciteten i storstadsområdena utnyttjas till bristningsgränsen. SJ har lämnat vinst de senaste åren, medan SAS har haft stora problem med lönsamheten.

**Innan SJ bolagiserades** på 1990- talet fick Riksdagens revisorer tillfälle att yttra sig. "Revisorerna har konstaterat att under senare år har ett företagsekonomiskt synsätt på affärsverkens verksamheter alltmer dominerat diskussionen, medan frågor om orsaken och bakgrunden till det statliga engagemanget i dessa verksamheter fått en undanskymd plats"... "Revisorerna begär ett klarläggande hur bla de sociala och regionala åtaganden som nu åvilar affärsverken skall bli tillgodosedda.

Revisorerna framhåller också betydelsen av det ansvar som åvilar staten i utformningen av samhällets infrastruktur och menar att det måste vara övergripande bedömningar och hänsyn till långsiktig vinst som blir vägledande i detta arbete och inte kortsiktiga vinstmaximeringar." (Förslag 1991/92:17)

**Privata tågbolag** vill verka där chanserna till vinst är störst. Det är linjer med stort passagerarunderlag och under tider på dygnet med stor efterfrågan. För den långväga trafiken är det främst Stockholm–Göteborg, Stockholm–Malmö och Ostkustbanan.

**Regeringens förslag innebär att ge bort en rättighet att plocka russen ur kakan och lämna resten åt samhället att ta hand om.**

Resultatet av att fler vinstdrivna tågbolag tillåts trafikera järnvägen blir således att skattefinansieringen måste öka om inte tågtrafiken utanför storstadsområdena ska minska.

Rikstrafiken utreder konsekvenserna av att nattågtrafiken till Norrland upphör när Rikstrafikens budget inte räcker till för att täcka underskottet i denna och alla andra banor som förväntas hamna utanför för den vinstgivande trafiken. "Den föreslagna konkurrensutsättningen på järnvägsmarknaden kommer att innebära att staten genom Rikstrafiken behöver ta ansvar för trafik där marknaden inte räcker till att upprätthålla en tillräcklig trafikförsörjning.

**Vissa sträckor** där SJ idag bedriver trafik kommersiellt kan förväntas behöva insatser eftersom de inte är tillräckligt lönsamma om SJ får konkurrens på de andra idag mycket lönsamma linjerna" skriver Rikstrafiken i sitt utredningsuppdrag om indragen nattågstrafik.

Vare sig klimatet eller resenärerna är betjänta av ytterligare avreglering. SJ:s vinstutdelningskrav bör ersättas med ett transportpolitiskt uppdrag.

Tågtrafiken behöver fler spår – inte fler tågbolag.

**KARIN SVENSSON SMITH (MP)**

riksdagsledamot trafikutskottet

**GÖRAN SANDSTRÖM**

lokförare och SEKO-ombud