

Så utarmas järnvägen

Järnvägens kris

Staten skall inte äga bolag. Staten är kass som affärsidkare enligt artikel i Aftonbladet. Borgerliga intressen brukar inte missa någon enda chans att kategoriskt slå fast detta.

Med tanke på det sätt som vissa av de statliga bolagen styrs är det inte utan att man börjar undra.

Vattenfall, som ska vara spjutspetsen mot ett hållbart energisamhälle, tycks mest ha ögon för lönsamma investeringar i fossilt bränsle – olja, kol och gas. I SJ verkar statens ägarskap mest gå ut på att driva person- och godstrafik ut på landsvägarna.

Lönsamt – men osäkert

SJ snålar och gnetar, sparar och rationaliserar och ökar hela tiden sin lönsamhet. På tre år har ägaren staten hämtat hem 600 miljoner kronor i ren utdelning, enligt Dagens Nyheter, som gjort en grundlig genomgång av bolaget. *(samtliga skulder ligger i SJ affärsverk och är SJ tåg ab befriat från gamla pensionsavtal etc)*

Samtidigt har det stått smärtsamt klart att SJ inte klarat att leva upp till sina åtaganden gentemot resenärer och godskunder. Stillastående tåg (såväl vinter som sommar), otaliga förseningar och andra tillbud och en växande osäkerhet över huvud taget kring tågtrafiken utgör i dag bilden av SJ.

Och alltihop har sina givna förklaringar. När det varit som mest kaotiskt, med tåg som kollapsat i snö eller av värme, är det främst Trafikverket (gamla Banverket) som fått klä skott för kritiken. Problemen har framför allt skyllts på nedisade växlar, dåligt hållna spår och annan eftersatt banskötsel.

Gamla tåg rullar på rälsen

Men SJ är inte ett dugg bättre. Investeringarna har nära nog halverats mellan 2008 och 2009. Och medan trafiken ökat har dessutom underhållet skurits ned. Åtskilliga av tågen som rullar är gamla och egentligen uttjänta. X2000-tåg körs inte sällan med reducerad hastighet därför att motorerna inte klarar full belastning. Ett tjugotal nya tåg har förvisso köpts och ska börja rulla nästa sommar. Det är utmärkt, men större satsningar måste göras.

Frälsning genom konkurrens

Den första oktober slår avregleringen igenom fullt ut. Genom den ska konkurrensen frälsa järnvägen. Det är så infrastrukturminister Åsa Torstensson (C) tänkt. Men vem lurar det? De aviserade höjningarna av banavgifterna, i själva verket en fördubbling, kan tvärtemot försämra järnvägens konkurrenskraft avsevärt.

Ägaren staten ska inte åderlåta SJ på resurser, utan i stället satsa mer på trafikstabilitet och utveckling, även rent allmänt på hela denna del av infrastrukturen. I synnerhet om tanken är att den miljövänliga spårbundna trafiken på allvar ska kunna konkurrera med flyg och bil i en framtid.

Men det är kanske inte alls tanken, när allt kommer omkring. Åtminstone är det inte mycket som pekar i den riktningen just nu. Det krävs en annan färg på regeringen för att helt byta spår.