

## **Tåget har en formidabel framtid om det inte vore så att....**

Se det på det här viset, det finns spår i hela Europa, i regel väl underhållna, de flesta länder har olika ström och signalsystem.

Europa har en folktäthet som ingen annan kontinent och dessutom med en god inkomst.

Sverige tillhör Europa vilket en och annan inte kommer ihåg och agera därefter.

Sverige är med i EU på egen begäran utan reservationer för annat än snus och Vin & Sprit.

1996 antog EU ländernas statschefer en gemensam förordning där järnvägen skall avregleras på samma vis som landsvägen senast fram till 2010.

Den svenska regeringen var under statsministern Göran Persson (s) med stöd av kommunister och miljöpartister som undertecknade avtalet.

En EU förordning skall i regel implementeras inom ca 10 år i den nationella lagstiftningen, (s) regeringen sköt det hela framför sig och Alliansen begärde 2004 att man ville ha på sig fram till 2012.

Ett svenskt persontåg kan inte köras söder om Köpenhamn eller Berlin, då svenska vagnar visserligen har samma spår bredd men själv vagn korgen är bredare än den som finns på kontinenten.

Merparten av Pendeltågen är däremot byggda utanför riket och kan köras var som helst bara det har rätt strömsystem och olika tekniska installationer som klarar respektive lands signalsystem.

Godstrafiken i Europa och även i Sverige avreglerades i ett tidigt skede. Det är sedan årtionden svenska bosatta i Schweiz som äger och driver Europas största flottan av Godsvagnar.

Persontrafiken avregleras först nu i Sverige, det började att länsbolagen fick tillstånd att införskaffa egna pendeltåg vilka finansieras av dig som skattebetalare.

Sedan 22 juni 2009 kan man köra veckoslutståg även på stambanan.

Från 2012 skall alla regleringar vara borta och SJ:s monopol därmed vara upphävd.

## **Fint kan man tycka då är det bara att skaffa fram tåg och köra?**

För att få köra skall företaget vara godkänd järnvägsoperatör, det är det minsta problemet.

Varje år före den 12:e april måste man ansöka om kommande årets önskade tidtabeller.

Transportstyrelsen (tidigare Banverket) bestämmer vem som får köra och vilken tidtabell och detta besked kommer under senhösten.

Enligt någon regel vill man inte ge längre tidtabells period än ett år.

Då kommer frågan vem köper tåg, kostar som en Boeing 737 ca 450 miljoner kronor, får köra utan fast tidtabell mer än ett år i taget?

Den svenska lagstiftningen är sådan att tåg kan man inte in-teckna som ett flygplan.

450 miljoner för ett tåg skall betalas cash om man inte får en checkkredit på någon miljard så att man kan köpa 2 tåg! Och hur långt kommer man med 2 tåg???

Avregleringen som kommer och måste införas skall rivas upp enligt den rödgröna sörjan som lovat att SJ skall ha fortsatt monopol på stambanorna.

Att man därmed bryter mot EU lag tycks man förbise eller så är det endast valfläsk.

Mp + v har aldrig haft respekt för pengar än mindre för privata investeringar, vem menar någon skall investera i tåg på dessa lösa boliner?

När man ansöker om tidtabellslägen måste man uppge alla data med vilket tåg man vill köra, där konkurrenten SJ omedelbart kan planera sitt agerande med 1,5 års planeringstid, det är som om Volvo lastbilar skulle skicka alla detaljer om sina planerade fordon till Vägmyndigheten där Scania och andra fordonstillverkare omedelbart får tag i allt.

Val i sept. 2010 och om allt vill sig illa med en rödgrön majoritet som har lovat stoppa konkurrens på nationella spår som Göteborg – Stockholm och då är det inte kul att ha anskaffat tåg för 800 milj kronor som inte får komma ut på spåret. Även om den borgerliga Alliansen skulle vinna är 4 år inget man kan satsa några miljarder på eftersom 2 tåg inte räcker till.

Vilket flygbolag skulle starta upp flygtrafik med ovisshet om man har rätt att flyga om några år?

Den som bedriver politik på detta vis – måste känna till att det inte finns några som helst chanser för utveckling. Utveckling och konsumentintresset blir lidande, det blir som det alltid varit stillestånd, orimligt höga priser och tåg som stannar så snart det är löv, regn, snö på spåret.

Även med en avreglering finns fortfarande Transportstyrelsen som reglerar eller har synpunkter. Det finns gott om arbete för verket exempelvis uppgradera svensk järnvägsstandard, skaffa in signalsystem som tillåter tätare tågtrafik. Den som påstår att det är fullt på spåren vet inte vad han talar om och det är ofta inget problem för dessa personer då dom förblir emotsagda.

En avreglering där kunderna har nytta och valmöjligheter ser annorlunda ut!

Problemet är att man skapat ett system där byråkratin har gjort sig självständig och ingen vill råda över det hela. Det är politiska värderingar framför uppdraget där varje statsanställd måste förstå att det är skattebetalarna som betalar och har därmed rätten få bästa möjliga service, det kan en byråkrati aldrig erbjuda, det finns inget land i världen där detta fungera.

**Tåget har en formidabel framtid om det inte vore så att vi lagstifta utan att se helheten, vi är självgoda och kollektivistiska där varje form av entreprenörskap undermineras. Därför blir det ingen riktig utveckling utan endast en marginell förändring varför motståndarna kommer att kraxa, ja se där, det blev inte bättre när monopolet försvann. Gjorde det?**

**Sverige tappar fortsatt konkurrens där järnvägen som kunde bli bäst i Europa degraderas till något medelmåttligt och alla tar det med en axelryckning, tja så är det!**