

Krönika av Gunnar Lindstedt

Det finns en enkel lösning på SJ:s problem

Jag sitter på tåget och är på väg till Kalmar. Det snöar. Vita landskap seglar förbi i snöröken utanför fönstret och med en god bok är det riktigt mysigt där i kupévärmen.

Men SJ gillar inte vintern. Den senaste tiden har tågtrafiken i Sverige närmast sig sammanbrottets gräns. När jag dagen innan skulle in från landet var tåget helt sonika inställt och jag fick ta bilen. Nu kom X2000-tåget visserligen i väg med bara några minuters fördröjning, men i Alvesta hade förseningen vuxit till 50 minuter och mitt anslutningståg hade redan gått. Jag skulle missa intervjun jag bokat och insåg att jag borde ha tagit ett tidigare tåg. Men min biljett var inte ombokningsbar. Numera är SJ:s biljettsystem som bingolotto och priserna pendlar lika marknadsmässigt korrekt som på elbörsen. Att boka om en biljett är en flexibilitet som SJ i praktiken avskaffat, den flexibiliteten gäller nu i stället ankomsttiderna.

Bedrövad gick jag till restaurangvagnen och blev ännu mer deprimerad av de plastförpackade mackorna som legat där så länge att gurkan på osten gjort brödet alldeles blött. På vilket småstadsfik som helst skulle en sådan smörgås vara osäljbar, men här ska vi acceptera ett utbud som mest liknar matdiskarna i det forna Östeuropa.

Vad jag förstår är tågtrafiken nu så ansträngd att minsta störning får återverkningar över hela landet. För någon vecka sedan ställde sig ett X2000-tåg på tvären över sex spår i Göteborg, vilket stoppade trafiken en hel dag. I Stockholm blev det också en dags totalstopp av en frusen växel. Och i Alvesta hör jag att trafiken söderut stått helt stilla, medan alla tåg till Kalmar ställdes in under hela lördagen.

Luttrade resenärer väljer ändå tåget, och inom några år är tågtrafik det helt dominerande transportsättet när brist på olja radikalt minskar lastbilstrafik och privatbilism.

Ändå tillåts den massiva nedrustningen fortsätta. Orsaken till vinterns problem är en alltför stark rationalisering, anser Hans Sternlycke som är ordförande i Svenska Järnvägsfrämjandet, en lobbyorganisation som slåss för att Sverige ska satsa 1 procent av BNP per år på järnväg. ”Det gjorde Sverige före första världskriget och det klarade vi den gången”, säger han. Men i dag skapar SJ-direktörerna i stället kortsiktiga vinster åt staten genom att rationalisera bort folk. Resultatet blir ett försämrat underhåll som på sikt undergräver hela järnvägens infrastruktur.

Regeringen tycks inte bry sig, och har bestämt att minst 50 procent av alla satsningar ska gå till bilvägar. Järnvägen ska i stället bli bättre genom att ”konkurrensutsättas”. Banverket har redan börjat. Följden blev att fler tjänstemän måste anställas för att göra upphandlingar, vilket visade sig kosta lika mycket som man tidigare sparat in på neddragning av Banverkspersonal.

Just den personal som i dag behövs för att sopa rent växlarna nu när det snöar. Men det finns en snabb och enkel lösning på denna personalbrist: utrusta Banverkets (och SJ:s) alla tjänstemän med snöskyfflar och sopborstar. Under några veckor kan alla hjälpas åt och borsta bort snön från växlarna och hålla spår och vagnar rena. Dessutom kan en sådan utflykt i verkligheten bli en viktig ögonöppnare för järnvägens alla teknokrater som sitter vid sina skrivbord och drömmer om höghastighetståg och designade vagnar med diverse elektroniskt tingeltangel. I stället för det som vi verkligen behöver: vettig persontrafik med bekväma stolar, trevliga restaurangvagnar, turtäthet, punktlighet och många destinationer. n

Krönika av Gunnar Lindstedt

<http://www.va.se/asikter/kronikor/2010/02/15/sopborste-at-alla-pa-sj>

Toni kommentar:

Problemet är inte annorlunda för länsbolagen, samma symtom, det har gått fel med kollektivtrafiken och alla ändringar där småpåvar frodas utan ansvar för sitt handlande sätter sprätt på miljarder skatte kronor årligen och alla tiger, det är bäst så, när rätten att kritisera har upphävts av medlöparna av systemet.

Sverige ett land som sparat ut, på mer än ett vis!

Det Gunnar Lindstedt och alla andra debattörer glömmer i sammanhanget är att SJ till faktum inte äger några tåg, man sköter underhållet, allt är sålt och så hyr man tillbaka där skattebetalarna kollektivt garantera lånet mot amerikanska pensionsstiftelser och när lånetiden gick ut för några år sedan när (s) fortfarande var vid makten fanns det inte pengar att lösa in skulden varför vi fortsätter hyra in "våra" tåg en andra gång som redan var betalda av skattebetalarna. Måttet av all dumhet är att vi fortsatt betalar hyra för åtskilliga lok och vagnar som är skrotade. Banverket är en monopolverksamhet där interna "möten politiken" blivit en egen drivkraft, vad är det som kommer ur alla möten? Det som glöms är att 30 år (s) regeringar med stöd av kommunister och miljö anarkister avrustat den svenska järnvägen till en skamlig låg teknisk nivå. *(nu minns ingen ur den röda alliansen någonting)* Den svenska järnvägen är ur spår, tacka GD Stig Larsson han som lurade inte bara regeringen utan hela samhället och skälet var att Sverige inte hade råd att satsa några pengar alls och då tog man fram plan B där man sålde hela järnvägen för att inte öka den svenska statsskulden. Samma sak har skett med Stockholms Tunnelbana och Pendeltågen.

Go natt Sverige! Det finns bara en lösning, avreglera!