

Samma gamla visa om SJ som vanlig stora ord och det sker ingen förändring

Redaktören, Affärsvärlden Anders Jonsson känner unkna pustar ur 5J:s kupéer och önskar livet ur den sista statliga dinosaurien.

En anomali på räls

Skratta eller gråta? Ibland ar det svart att veta vad man ska göra. Men när man står på perrongen och får veta att tåget ar försenat två och en halv timme - i basta fall - då är det nog närmare till tårarna.

Klockan ringer fem. Sex kommer taxin och kör ner till stationen i Falun.

X2000 till Stockholm ska avgå 6.14. Men inget tag. En förvirrad och reslysten skara undrar var det ar. Efter en stund en rost i högtalaren som meddelar att tåget möjligen ska gå halv nio. Och nej, det var inte under snökaoset i vintras.

Det var under strålande morgonsol i förra veckan.

Det hade skett en olycka i Krylbo kvällen före och Stockholmstaget hade aldrig tagit sig till Falun, visar det sig.

SJ hade alltså haft hela natten på sig att skaffa fram bussar, men misslyckats. I stallet lade företaget ut ett meddelande på hemsidan vid tretiden på morgonen om att taget inte skulle gå.

Men hur många slår på datorn när de kliver upp vid femsnåret for att hinna med taget?

Däremot har val SJ mobilnumren till de flesta som ska åka och ett sms hade kanske varit på sin plats?

Nåväl, folket på perrongen var luttrade. Vana vid att X2000 sällan längre är vad det ser ut som i reklamen, utan ett "loktåg", som det tydiligen heter, med nedsuttna vagnar. SJ:s kana utför i Svenskt Kvalitetsindex säger det mesta om vad folk tycker om företaget.

DRÅPLIGT BLIR DET däremot någon dag senare när jag av en slump ser en intervju i tidningen Chef som ar någon AFFARSVÄRLDEN NR 23 • 9 JUNI 2010 manad gammal. Där lovar SJ:s vd Jan Forsberg åter bot och bättring, åtminstone när det galler att få ut informationen om när tagen inte går. Efter min senaste SJ-upplevelse ar det uppenbart att han pratar, men att inget händer.

SJ har börjat twittra. Passagerarna far fortfarande inget veta. OCH SÅ DEN VANLIGA TIRADEN om att det ar någon annans fel. När SJ kräver 100 miljoner av före detta Banverket för vinterns problem ar det mest avsett for medierna och for organisationens inre uppbyggelse. Det finns förstås avtal som reglerar den typen av frågor. Och som vanligt slår sig SJ-ledningen for bröstet for att företaget numera går med vinst. Det affärsdrivande verket Statens Järnvägar var konkursmässigt när verksamheten omvandlades till ett statligt affärsdrivande bolag 2001. Det brukar vara styrelseordföranden Ulf Adelsohn som hyllar Jan Forsberg och höjer hans lön for att bolaget går med plus.

Men hur skulle SJ inte kunna göra vinst? Bolaget har monopol på de SJ fortsätter att lova bot och bättring - men inget händer på de lönsammaste sträckorna.. Folk åker tag som aldrig förr. Och det ar ganska dyrt att åka. Bolaget investerar inte särskilt mycket, utan kor vagnparken ner pa benknölarna, vilket blir uppenbart vid minsta påfrestning. Finns det over huvud taget något tåg när de ordinarie går sönder sa kommer de riktigt gamla sätten fram. Pikant och musealt, men inte vidare komfortabelt.

ETT BOLAG SOM DRIVS med de förutsättningarna kan knappast undgå att gå med vinst. Men det säger naturligtvis inte Jan Forsberg något om. I stället får vi den vanliga ramsan om omorganisation, bantning av personal och rätt kompetens på rätt plats.

Inget om avsaknaden av konkurrens när svenskarna har blivit klimatsmarta och förstått att det finns bättre sätt att ta tillvara tiden än att kora bil.

Jan Forsberg och gamla SJ skulle må bra av riktig tavlan om resenärernas gunst. Statliga affärsdrivande bolag med monopol är i längden omöjliga, en anomali. _