

KLART SPÅR



NUMMER 4 2004 DECEMBER



MEDLEMSTIDNING FÖR



FÖRENINGEN SVENSKA JÄRNVÄGSFRÄMJANDET

c/o Thomas Görling, Tant Bruns
väg 122, 451 73 Uddevalla. Tele-
fonsvare: 0522/734 13

Hemsida: www.jarnvagsframjandet.se

Organisationsnummer 802013-5292

Postgiro 96 59 41-8. Medlemsavgift
2005 200 kr. Under 25 år 100 kr. Fa-
miljemedlem (får ej Klart Spår) 20 kr,
kommun/företag 600 kr, organisation/
förening 300 kr.

Annons: s-v, helsida 1 200 kr, halv-
sida 600 kr. Färg: Kontakta red.

JÄRNVÄGSFRÄMJANDETS TIDSKRIFT KLART SPÅR

Issn 028-9451. Nummer 4 2004

Nummer 136. Årgång 27

Ansvarig utgivare: Mats Andersson
Prenumeration 225 kr/år

Redaktion: Mats Andersson, Musseron-
vägen 29, 374 40 Karlshamn, tel. 0454/
188 05, e-post: mrw318r@tninet.se och
Thomas Görling, Tant Bruns väg 122, 451
73 Uddevalla, tel 0522/734 03, e-post:
thogor@hem.utfors.se **För signerad
artikel svarar respektive författare.**
Eftertryck tillåtet om källan anges

RIKSORGANISATION

Ordförande

Hans Sternlycke

Fässbergsgatan 8

431 69 Mölndal. Tel: 031/772 95 15

E-post: hans.sternlycke@telia.com

Sekreterare

Thomas Görling

Tant Bruns Väg 122

451 73 Uddevalla. Tel. 0522/734 03

E-post: thogor@hem.utfors.se

Kassör

Claes Neuman

Övre Furuskogsvägen 12

433 41 Partille

Tel: 031/336 05 82, E-post:

claes.neuman@edu.kungsbacka.se

Försäljning

Mats Andersson

Musseronvägen 29

374 40 Karlshamn

Lokalombud

Mälardalen

Erik Lundqvist

Jönåkersvägen 22

122 48 Enskede

Tel: 08/649 91 17

Omslagsbilden: *Trots att en av Sveriges
mest trafikerade järnvägar går rakt igen-
om Sävsjö stannar där endast ett fåtal
tåg. Foto den 25 juni 2001, Bengt Rosén*

LOKALAVDELNINGAR

Syd

Mats Andersson

Musseronvägen 29

374 40 Karlshamn. Tel. 0454/188 05

E-post: mrw318r@tninet.se

Väst

Christer Wilhelmsson

Gårdskullavägen 3d

434 41 Kungsbacka

Tel/Fax: 0300/703 92, 0708/78 07 27

Öst

Ulf Flodin

Örngatan 16

582 37 Linköping. Tel: 013/12 68 81

E-post: ulf.flodin@linkoping.se

Bergslagen

Olle Käll

Myggdansvägen 4c

802 64 Gävle. Tel: 026/65 91 88

E-post: olle.kall@swipnet.se

Lokalombud

Mellersta Norrland

Kent Johansson, Häradshövdingegatan

22, 903 31 Umeå. Tel: 090/19 32 85

E-post: kent_48@hotmail.com

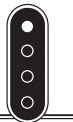
Norra Norrland, Hemsida

Gunnar A. Kajander

Mjölkuddsvägen 253, 973 43 Luleå

Tel/Fax: 0920/22 54 11, 070/385 11 44

E-post: gkajander@bredband.net



Behövs Järnvägsfrämjandet?

Ibland möts man som järnvägsfrämjare av misstroagna människor, inte minst inom Järnvägsklubben, som frågar vad vi gör och om det ger något resultat. 2002 fyllde föreningen 25 år och vi gjorde då en lista över de mål som sattes upp för dåvarande Rädda Järnvägen tillsammans med en högerkolumn där resultaten skrevs in. Av olika anledningar blev det den gången inte mer än så. Men nu känner vi att det är dags att utvärdera vad vi uppnått under de gångna 26 åren.

Vi hade listat 14 mål. När man läser dessa, kanske det överraskar att vi redan i slutet av 70-talet var så framsynta. Redan då fanns ju mål som först nu är aktuella för beslutsfattarna.

Banbyggen

När föreningen bildades, ansågs det väl allmänt att järnvägen var på väg ut. Det var därför djärvt att kräva nybyggnad av banor. Ändå krävde vi redan 1978 nytt spår Flemingsberg-Järna, ett av få förslag som faktiskt las av SJ redan under den "mörka" tiden. Det handlade främst om att fjärrtågen skulle slippa trängas med pendeltågen till Södertälje. Detta genomfördes också med den ändringen att banan gick lite nordligare än ursprungsförslaget för att Södertälje inte skulle förlora kontakten med fjärrtågsnätet.

Vi krävde också en fast Öresundsförbindelse, under eller ovan Öresund. Det blev ju en bro så småningom, och trots att olyckskorpar kraxade om en lavin av bilar, blev det betydligt fler som valde tåget än vad Öresundskonsortiet beräknat.

Vi var också tidiga med krav på en förlängd Ostkustbana. Denna byggs ju nu under namnet Botniabanan. Vi tänkte oss den till Luleå, men beslut finns faktiskt nu om en fortsättning till Haparanda. Fortfarande finns opinion på debattsidorna i tidningarna om att Botniabanan inte ska byggas, och där måste vi konsekvent driva den linje vi drev redan när föreningen bildades och hette Rädda Järnvägen. Det är ju längs kusten de flesta norrlänningar bor! Till och med Götalandsbanan ingick i våra ursprungskrav. Den har först nyligen ingått i de konkreta utbyggnadsplanerna, på senare år kompletterad med Europakorridoren. Götalandsbanan är ju nu beslutad, medan projektet Europakorridoren ännu inte lyckats övertyga Banverket om att det behövs.

Den enda av banorna i våra ursprungskrav som vi inte lyckats med är Bohusbanans förlängning till Norge. Nordlänken är ju normännens tågförbindelse med omvärlden, och att trafiken där är så svagt utvecklad kan bero på att man upplever att den går en stor omväg. Kollektivresenärer Köpenhamn-Oslo väljer nu i stor utsträckning flyget, bilfärjan(!) och expressbussarna.

Redan för 25 år sedan krävde vi elektrifiering av Blekinge Kustbana. Detta arbete kommer att påbörjas under nästa år. En ganska självklar satsning var dubbelspår på Västkustbanan. Det får väl anses som en skandal att detta ännu inte är helt fullbordat, men en orsak är ju misslyckandena med Hallandsåstunneln.

Stopp för nedläggningar

Den viktigaste orsaken till att dåvarande Rädda Järnvägen bildades var, som namnet antydde, att stoppa den trend som pågått sedan 1950-talet: bandedläggningar. Efter hand lades allt mer betydelsefulla banor ner, och SJ tog till allt mer sofistikerade argument för nedläggning. Bland annat florerade det orwellska nyspråket: nedläggningarna kallades för "trafikomläggningar". Något principstopp för nedläggningar har vi visserligen inte lyckats få genomfört, men de få förslag till nedläggning av persontågstrafik som fortfarande uppträder lyckas numera endast i undantagsfall, till exempel Vetlanda-Åseda. Samhällsplanerarna har under vår verksamhetstid lärt sig järnvägens betydelse för miljön och samhällsutvecklingen.

Trafikutveckling

Något vi tidigt satte fingret på var pendeltåg i Göteborgsregionen. Vi tror inte att det finns någon annan stad i halvmiljonklassen i Europa som inte har pendeltåg på alla banor som berör staden. När föreningen började sin opinionsbildning fanns Alingsåspendeln, sedan dess har Kungsbackapendeln tillkommit, och att vi fortfarande inte har pendeltåg på gamla Bergslagsbanan, Boråsbanan och Bohusbanan får väl tillskrivas att sträckorna fortfarande har enkelspår. Konkreta planer på pendeltåg till Vänersborg, Borås och Uddevalla finns emellertid i dagsläget, men det är oklart när de införs.

1981 gav vi ut en debattskrift med namnet *Regionaltrafik på järnväg*, eftersom SJ då i stort sett lagt ner all trafik på huvudlinjerna utom fjärrtågen och tågen kring Stockholm. Vi krävde regionaltåg på de flesta kvarvarande banor och att nedlagda stationer i tätorter skulle återupplivas. Vi har uppnått regionaltrafik i de flesta län söder om Norrland. Särskilt bra har vi lyckats i Skåne, Västmanland och Jönköpings län. Sämst har det gått i Göteborgsregionen.

Service

Det vi misslyckats med är våra krav på förbättrad service. Vi har krävt servering i fler tåg, bättre samarbete tåg/buss, bättre lokal information och gratis platsreservering. I stället har servicen i allmänhet försämrats under de senaste 25 åren. Detta är nog den viktigaste orsaken till att tågtrafiken inte utvecklats i den takt den borde ha gjort i förhållande till bilismen. Ska vi kunna genomföra riksdagsbeslutet om hållbar utveckling, måste trafik överföras från väg till järnväg. Hittills har utvecklingen gått åt andra hållet.

Även humanare biljettpriser har ingått i våra krav. Först nu, när SJ förlorat sitt monopol på tågtrafik, börjar dess ledning inse att lägre biljettpriser är en viktig kugge i ansträngningarna för att få fler att åka tåg.

Behövs Järnvägsfrämjandet?

Ovanstående genomgång visar, att de flesta av de krav vi ställde när vi startade vår verksamhet faktiskt genomförts. Vi har alltså gjort stor samhällsnytta och varit en del av den opinion som så småningom lärt beslutsfattarna att det är viktigt att utveckla järnvägen. Men den visar också, att vi fortfarande behövs. Vi är bara i början av vårt arbete. Vi har hunnit dithän att utvecklingen vänt för järnvägen. Den är nu inte längre bara historia utan i ännu högre grad framtid. Järnvägsfrämjandet behövs för att elda på utvecklingen av tågtrafik. Den har hittills gått nästan olidligt långsamt. Detta gäller inte minst godstrafiken. Vi behövs också för att tillvarata resenärernas krav på bättre service på tågen.



Göteborgs central och Nils Ericsson-terminalen. Foto den 6 juli 2004, Bengt Rosén

DAGS ATT BETALA MEDLEMSAVGIFTEN!!

Avgiften för enskild medlem i Järnvägsfrämjandet för 2005 är 200 kronor, för medlemmar under 25 år 100 kronor och för familjemedlem (får ej Klart Spår) 20 kronor, övriga avgifter se sidan två. Vill du bli stödmedlem så betalar du in 500 kronor. Ett inbetalningskort bifogas detta nummer och vi ber dig betala medlemsavgiften snarast.

Vi är också mycket tacksamma för frivilliga bidrag, vilka ger oss en säkrare ekonomisk grund att stå på och därigenom bland annat större möjligheter till att kunna göra en bra tidning och att längre behålla dagens medlemsavgift. Hjälp med att värva nya medlemmar och med annonser till Klart Spår är också mycket välkommen. Fler tidningar kan fås från Mats Andersson, adress på sidan två.

Varför stannar inte fler tåg i Sävsjö?

När järnvägslinjerna drogs genom landet under 1800-talets andra hälft, växte det ena stationssamhället efter det andra fram invid banorna. Ett sådant var Sävsjö, som fram till för tio år sedan hade så många tågstopp att det var lätt att nå denna ort med tåg på olika tider av dygnet veckans alla dagar. Men i och med den svenska trafikpolitikens nya inriktning med bland annat stora lönsamhetskrav på SJ har Sävsjös läge vid en av Sveriges mest trafikerade järnvägar inte varit tillräckligt för att staden ska få fortsätta att ha en bra järnvägstrafik.

Man kan säga att Sävsjö föddes den 1 oktober 1864. Då öppnades nämligen den 39 kilometer långa sträckan Lammhult-Sandsjö av Södra stambanan och då stannade det första personförande tåget vid det nybyggda stationshuset. Säfsjö stod det på stationsskylten, vilket påminde om att stambanan från början var tänkt att gå strax öster om lilla Sävsjön med stationen placerad i byn Sävsjö. Någon annan bebyggelse än det som hörde till järnvägen fanns ännu inte eftersom stationen hade placerats i utmarkerna mellan de omgivande byarna. Endast torpet Gröndal, som låg någonstans där torget finns i dag, visade på mänsklig odling.

Platsen för stationssamhället var dock väl vald, för just här gick sedan gammalt landsvägen mellan Vetlanda och Vrigstad-Jönköping. Dessutom fanns Västra härads ting i Komstad bara några kilometer bort. Den nya stationen låg alltså bra till med förbindelser åt alla håll, men en nackdel fanns – järnvägen byggdes alldeles i utkanten av Vallsjö socken på gränsen mot Norra Ljunga socken. Följden blev, att samhället kom att växa upp på båda sidor om sockengränsen, det vill säga Torkån, vilket skulle komma att medföra många olägenheter och tidvis stark rivalitet mellan de båda samhällsdelarna.

Som nämnts fanns ingen bebyggelse utom järnvägens på samhällets "födelsedag" den 1 oktober 1864. Det förhållandet ändrades snart och nybyggare strömmade till både från byarna i grannskapet och från övriga landet. En och annan rallare stannade också och blev bofast. Det första bebyggelsen växte fram utmed de gamla landsvägarna, det vill säga mellan järnvägen och ån på Vallsjösidan och utmed Vrigstadvägen och Sandsjövägen på Ljungasidan. Det blev emellertid en viss skillnad på de båda samhällsdelarna. I Ljunga byggde man lite hur som helst utan plan, men på Vallsjösidan sålde markägaren, patron Fagerberg på Eksjöhovgård, inte någon tomt, förrän området planerats med raka gator och rektangulära kvarter, vilket Sävsjöborna har glädje av än i dag. Nybyggarna var mestadels unga människor med framåtanda och framtidstro. De var handlare, hantverkare, arbetare, någon blivande patron, och så vidare.

Det nya samhället sjöd av liv – efter bara femton år bodde här omkring 900 personer, och då fanns enligt en samtida tidningsartikel cirka "tjugofyra handlare, åtskilliga bagare, bryggare, snickare, kopparslagare, urmakare, smeder, skraddare, skomakare, två takstickstillverkare, en stor mjöl- och spannmålsaffär samt ett sanatorium". Till detta kan fogas hotell och flera så kallade utskänkningsställen. En god inkomstkälla blev snart också höstarnas export av de fina kräftorna från Vallsjön och

Nömmen. Tillväxten och utvecklingen gick snabbt, visserligen inte alltid spikrakt framåt utan med dalar och toppar, men ändå framåt. En del av de små verkstäderna växte till industrier – av Jonssons skomakeri till exempel blev Sävsjö Skofabrik och några unga västgötars bleckslageriverkstad blev J-H-fabriken, båda industrierna på sin tid bland de största i samhället. Träindustrin kom tidigt att spela en viktig roll, liksom flera skofabriker och bleckindustrier samt mekaniska verkstäder, charkuterifabriker, slakteri, mejeri för att bara nämna några exempel. Mycket är numera nedlagt, men en del företag lever kvar, nya kommer till och lokaler finns för ännu flera.

Någon form av samhällsstyrelse hade man inte under de första åren utan beslut fattades som förut av Ljunga och Vallsjö socknar. Samhället växte dock snabbt och 1886 blev Sävsjö municipalsamhälle. Efter flitigt agerande blev Sävsjö stad den 1 januari 1947 under stora festligheter och allmän uppsluppenhet. Även landsbygdens folk upphöjdes till stadsbor, eftersom den nya staden, landets 126:e, omfattade hela de båda socknarna Vallsjö och Norra Ljunga. År 1952 tillkom Hjärtlanda socken. Vid kommunsammanläggningarna 1971 och 1974 fördes även Vrigstad-Hylletofta- respektive Stockaryds-Hjälmserydsdelarna till Sävsjö kommun, som det nu skulle heta.

Trots att Sävsjö är ett ungt samhälle, ligger det i en bygd där historiska fynd visar att människor har bott här sedan gammal tid. Här finns gravfält och fornminnen och inte mindre än fem kyrkor från 1100-talet finns inom kommunen.

Ovanstående historiska fakta är hämtade från Elna Nilssons bok "Sävsjö, ett samhälles liv och utveckling vid stambanan".

Mer om järnvägen i Sävsjö

Vetlanda-Sävsjö Järnväg (HvSJ) var en 3 mil lång smalspårig järnväg med 891 mm spårvidd från Vetlanda till Sävsjö station på Södra Stambanan. Den öppnades för allmän trafik den 30 augusti 1885 (för godstrafik den 28 november 1884). Den sammanslogs med Hvetlanda-Målilla Järnväg (HvMJ) till Vetlanda Järnvägar (VJ) den 8 december 1915 vilka förstatligades den 1 juli 1945. Persontrafiken lades ned den 1 september 1961 och godstrafiken avvecklades i etapper 1962-1978. Spåret revs upp under åren 1972-91.

Elektrifieringen av Södra stambanan förbi Sävsjö var klar i juli 1933, dubbelspåret Bodafors-Sävsjö i augusti 1923 och Sävsjö-Stockaryd i juni 1953. Alvesta-Nässjö fick fjärrblockering 1995 och ATC Nässjö-Lammhult togs i bruk i december 1981.

Tågstopp i Sävsjö under 90 år

Hur har det då sedan 1900-talets början sett ut med antalet tågstopp i Sävsjö? Vi gör här en kort tillbakablick:

1914 hade Sävsjö en dubbeltur med snälltåg Stockholm-Malmö. Inget nattåg stannade dock där. Det fanns också lokaltåg som gick delar av vägen. Man fick inte ha bråttom, en resa Stockholm-Sävsjö med lokaltåg tog 10,5 timmar. Dessutom gick det 4 dubbelturer till Vetlanda, varav 3 till och från Målilla.



Stationshuset i Sävsjö ligger 223,5 meter över havet. Det ursprungliga stationshuset från 1864 har ersatts med ett nytt som syns på sidan ett. Ett intercitytåg från Stockholm till Malmö gör här uppehåll i Sävsjö och det är gott om av- och påstigande. Foto den 29 april 2002, Mats Andersson



Förutom att ett intercitytåg i vardera riktningen tre dagar i veckan gör uppehåll i Sävsjö, består ortens tågförbindelser med omvärlden av en ensam motorvagn av typ Y1 som fem gånger om dagen fem dagar i veckan pendlar fram och tillbaka mellan Nässjö och Stockaryd. Motorvagnen syns här till vänster strax före avgång kl. 17.17 från Nässjö. Foto den 21 september 2004, Bengt Rosén

1930 stannade ett snälltågspår Stockholm-Alvesta i Sävsjö. Men många lokaltåg stannade i Sävsjö och också ett nattågspår Stockholm-Malmö (Stockholm-Sävsjö var nu nere i 9,5 timmar).

1952 stannade ett snälltågspår och ett nattågspår Stockholm-Malmö i Sävsjö. Där stannade två lokaltågspår som gick hela vägen Stockholm-Malmö, och en resa Stockholm-Sävsjö tog nu bara 7 tim 10 min. Lokaltåg gjorde också dubbelturer Mjölby-Alvesta och Nässjö-Alvesta. 1954 fanns också ett tågpar Nässjö-Stockaryd.

Sommaren 1959 stannade två snälltågspår i Sävsjö. Nattåget var kvar, Stockholm-Sävsjö tog nu 7 tim 5 min men annars gick tågen som 1952. Lokaltåget på hela stambanan gick till 1960.

1961 ersattes tågen till Vetlanda-Målilla med bussar. Ett snälltåg och ett nattåg i varje riktning stannade i Sävsjö, övriga tågpar gick Nässjö-Sävsjö, Nässjö-Hässleholm, Nässjö-Alvesta, Stockholm-Malmö, Stockholm-Alvesta och Nässjö-Stockaryd.

1966 var snälltågs- och nattågspåren kvar, likaså lokaltågen utom det till Stockaryd, dessutom gick två par Nässjö-Malmö.

1968 hade Sävsjö på vardagar besök av expresståget Smälänningen som gick Stockholm-Växjö. En resa Stockholm-Sävsjö med expresståg tog knappt 4 timmar. Snälltåget fanns kvar men inga nattåg stannade längre i Sävsjö. Tre tågpar gick nu Nässjö-Växjö, två gick Nässjö-Alvesta och på söndagar gick ett par Nässjö-Sävsjö.

1971 stannade snälltåget bara på vardagar, och 2-4 tågpar gick Nässjö-Alvesta. Ett annat gick Nässjö-Sävsjö men inte på lördagar.

1975 stannade ett expresstågspår Stockholm-Malmö i Sävsjö och 1979 två par, ett snälltågspår gick vardagar Norrköping-Malmö och två gick vardagar Stockholm-Malmö (söndagar var det bara ett par). Ett snälltågspår gick Stockholm-Köpenhamn men tillbaka till Sävsjö kom man inte. Från 1977 kunde man inte längre åka lokaltåg till Sävsjö.

1980 försvann skillnaden mellan tågen och alla kallades nu resandetåg. I Sävsjö stannade 3 dubbelturer Stockholm-Malmö, ett par gick Stockholm-Köpenhamn, ett gick Mjölby-Köpenhamn (men återturen stannade inte i Sävsjö) och ett par Norrköping-Helsingborg.

1981 stannade 3 dubbelturer Stockholm-Malmö i Sävsjö. Med 2 dubbelturer kunde man komma till Helsingborg. Tåget från Norrköping gick bara på vardagar. Tågparet från Mjölby gick nu till Malmö och åter dagligen, utom lördagar, men stannade på återvägen inte i Sävsjö.

1986 stannade 5 tågpar Stockholm-Malmö här. Dessutom fanns vardagståget Norrköping-Malmö.

1990 stannade bara ett tågpar Stockholm-Malmö förutom vardagstågen Norrköping-Malmö och Alvesta-Stockholm i Sävsjö. Ett tågpar gick till Helsingborg.

1993 gjorde SJ av någon anledning en kortvarig storsatsning på Sävsjö: 7 dubbelturer Stockholm-Malmö stannade här samt vardagståget Norrköping-Malmö. Två köpenhamnståg fanns också. Jönköpings länstrafik körde dessutom måndag-fredag flera Vättertåg (typ X14) Jönköping-Sävsjö. Det var den av Jönköpings länstrafik den 12 juni 1994 uppstartade Vättertågstrafiken som den 15 augusti 1994 utsträcktes till Sävsjö. Då SJ aviserat minskade uppehåll i Sävsjö såg sig länsbolaget enligt egen utsago "tvingat" att sätta in Vättertågen. Vissa tider gick Vättertågen till Sävsjö på lördagar men däremot färre tåg under sommaren 1995. Den 10 juni 1996 ersattes vissa Vättertåg av länståg.

1997 var det bara 3 dubbelturer kvar Stockholm-Malmö som stannade i Sävsjö. Vardagar gick ett tåg Nässjö-Malmö och åter. Länsbolaget omvandlade den 7 januari detta år sin trafik till länståg med Y1-motorvagnar som körde 4 dubbelturer måndag-fredag Nässjö-Bodafors-Sävsjö-Stockaryd. Varför just till Stockaryd? Jo, söder därom går länsgränsen.

1999 var SJ nere i 1 dubbeltur Stockholm-Malmö och 1 Stockholm-Helsingborg som stannade här. Från 2001 stannade på söndagar bara 1 dubbeltur Stockholm-Malmö. Med de få fjärrtåg som stannade här kunde man komma till Stockholm på 3 timmar och 37 minuter. Den 20 augusti detta år utökades länstrafiken Nässjö-Stockaryd med en dubbeltur till 5 dubbelturer måndag-fredag.

I nu gällande tidtabell går det enda kvarvarnade intercitytåget Stockholm-Malmö bara tre dagar i veckan! SJ menar uppenbarligen att det är länsbolagets ansvar att tågförsörja Sävsjö. Länstågen Nässjö-Stockaryd kör fortfarande 5 dubbelturer måndag-fredag, men de går inte i veckosluten. Anslutningarna mellan länstågen och andra tåg i Nässjö är ganska goda, särskilt till/från Jönköping, till Stockholm och från Malmö, men till Malmö är väntetiden ungefär en timme och anslutningstiden från Stockholm är bara godtagbar i två förbindelser. Men kan man verkligen godta att behöva åka förbi Sävsjö till Nässjö och ta länståg tillbaka dit om man kommer från Malmöhållet? Något som förlänger restiden avsevärt.

Att SJ:s fjärrtåg kör förbi Sävsjö har sina förklaringar som har sin grund i den roll som våra politiker gett SJ, det vill säga att det är endast den kortsiktiga ekonomiska lönsamheten som räknas. Det har bland annat lett till att SJ:s fjärrtåg i dag endast stannar vid 1) knutpunkter och 2) större orter. Sedan de lagt ner Sävsjö-Vetlanda-Målilla på 60-talet har Sävsjö inte varit knutpunkt. Vad som SJ ser som en större ort varierar men dit räknas i dag knappast Sävsjö, som för SJ är en av dessa små obetydliga tätorter som man bara sparar tid på genom att inte stanna där. Länsbolag och kommuner kan köpa tågstopp av SJ men Jönköpings länstrafik har alltså istället valt att köra egna länståg mellan Nässjö och Stockaryd.

En jämförelse med andra orter

Sävsjö har alltså i dag betydligt sämre tågförbindelser än de flesta andra jämförbara orter i Sverige. Sävsjö kommun hade vid tusenårsskiftet 11 049 invånare. Detta kan jämföras med *Vårgårda*, som också ligger vid en stambana och hade 10 714 invånare. Men medan Sävsjö på vardagar numera bara har fem-sex uppehåll i varje riktning, har *Vårgårda* 17 dubbelturer vardagar och något färre i veckosluten. Sävsjö är

helt beroende av de länståg, som numera går Nässjö-Stockaryd och som ger förbindelse norrut och mot Jönköping men inte söderut, eftersom man då måste resa i fel riktning tre mil till Nässjö och där byta till fjärrtåg.

Sävsjö har många småföretag. Här finns bland annat trä-, livsmedels- och verkstadsindustri, och pendlingen är obetydlig. Vårgårda har tillverkningsindustri och service-näringar men över 2 000 personer pendlar till Alingsås och Göteborg.

Vill vi jämföra med orter med länståg, bör vi välja att jämföra folkmängden i församlingar, eftersom länstågen ofta stannar flera gånger i varje kommun. Vid senaste årsskiftet hade Sävsjö församling 5 780 invånare. Detta kan jämföras med *Kolmården* (Krokeks församling), som har 5 385 invånare och 13 dubbelturer med tåg. Krokek är emellertid en serviceort som har stor pendling till Norrköping.

Bättre exempel finner vi i samma län. *Vaggeryd* har 5 625 invånare men 11 dubbelturer till och från Jönköping. Vaggeryd är en utpräglad industriort med främst möbeltillverkning och verkstadsindustri. Pendlingen är obetydlig. Ett annat exempel är *Mullsjö* med 5 922 invånare och som har tåg varje timme. Mullsjö har mest småföretag och dessutom en folkhögskola, men pendlingen är obetydlig.

Även *Ockelbo* med 5 991 invånare har betydligt bättre förbindelser: 12 dubbelturer per vardag och något färre i veckosluten. Här finns verkstadsindustri och pendlingen är obetydlig. Man kan också jämföra med *Laholm*, vars nya station ligger mycket ocentralt en kilometer utanför stadsbebyggelsen men som ändå har 9 dubbelturer med tåg vardagar. Laholm har grafisk industri, plast- och livsmedelsindustri, men över hälften av befolkningen pendlar till Halmstad.

I *Älmhult* med 8 500 invånare stannar det inte fler fjärrtåg än i Sävsjö men där gör Öresundstågen mellan Kalmar och Köpenhamn uppehåll, en satsning betald av länsbolagen i Kalmar och Kronobergs län. I Älmhult finns ju också Ikea som säkert varit drivande i frågan om tågstopp på denna ort.

Befolkningen minskar på grund av försämrade tåg-förbindelser

Sävsjö blev som tidigare nämnts stad 1947 och hade då ökat sin folkmängd sedan tillkomsten. Ökningen fortsatte stadigt fram till 1990, men därefter har orten stagnerat. Folkmängden i Sävsjö börjar att stagnera just när Jönköpings Länsstrafik måste ta över de flesta tågresenärerna till och från Sävsjö. Det ger som vi tidigare sagt en försämring för de flesta resenärerna.

Vi tror att försämrade tågförbindelser är en förklaring till att befolkningen minskar. Något måste alltså göras. Ska till exempel ungdomar bo kvar på orten måste det finnas bra förbindelser till Jönköping och Växjö. Att åka buss till bland dessa orter är för de flesta ett mindre bra alternativ.

Av "naturliga" skäl intresserar sig Jönköpings länsbolag mest för goda förbindelser med residensstaden Jönköping. Att dra ner länstågstrafiken från Stockaryd till Alves-

ta brukar sägas ha låg prioritet. Betydligt viktigare för länstrafiken är nog att bygga ihop länstågen Nässjö-Tranås med Östgötatrafikens pendeltågstrafik till Tranås.



Nässjö? Foto vid Norsholm i juli 2002, Christer Brimalm

Det låter alltså i förstone som om det vore svårt å få till stånd en länsöverskridande tågtrafik Jönköping-Växjö via två olika vägar, särskilt som Rikstrafiken har dåliga finanser. Det finns ju redan direkttåg Jönköping-Växjö via Värnamo, dessutom kör Jönköpings Länstrafik sedan gammalt en busslinje via Lammhult. Men skam den som ger sig. I ett yrkande i april 2000 av kristdemokraten Stefan Gustafsson till kommunstyrelsen i Sävsjö ställs kravet att det senast 2001 ska inrättas förbindelser med regionalståg i attraktiva pendlingslägen på sträckan Jönköping-Nässjö-Boda-fors-Sävsjö-Stockaryd-Rörvik-Lammhult-Alvesta-Växjö.

Stefan Gustafsson anför som skäl för att starta upp en sådan regionaltrafik att Växjöområdet är för Höglandet och Jönköpings län av ett mycket stort intresse som befolkningscentrum med universitet och ett betydande utbud av varor och tjänster på samma sätt som åtminstone Jönköpingsområdet torde vara av mycket stort intresse för Växjöområdet. För Höglandsområdet (där Sävsjö ligger) skulle förbättrad kollektivtrafik i form av regionalståg innebära en kraftig stimulans för näringsliv och arbetsmarknad. Enligt Statistiska Centralbyrån uppgick antalet pendlare från Sävsjö till Växjö under år 1998 till 168 personer, mot 98 till Jönköping (avståndet är ungefär detsamma). Under samma tid pendlade 54 personer in från Växjö till Sävsjö, mot 36 från Jönköping. Sedan dess har troligen inte pendlingen ändrats något nämnvärt.

Pendlingen mellan Sävsjö och Nässjö torde i dag vara mer än 50 procent större än den från Sävsjö till Jönköping. Cirka 40-50 studenter från Sävsjö är i dag inskrivna på universitetet i Växjö. Några regionaltåg Jönköping-Sävsjö-Växjö har det dock drygt fyra år efter det att denna motion skrevs ännu ej blivit.

Uppförssbacke åt båda håll

I ett svar på ett brev från undertecknade om Sävsjö kommuns dåliga kollektivförbindelser med omvärlden skriver kommunens planeringschef Bo Widestadh följande (brev har också ställts till länstrafiken men de har inte svarat):

”Vi har under lång tid försökt förbättra kommunikationerna på bland annat stambanan för våra invånare. Tyvärr är det uppförssbacke på spåret! (Åt båda hållen!) Vi tycker att det är helt oacceptabelt med de kommunikationer som våra invånare erbjuds i dag. Vi ligger längst ut i Jönköpings län – vilket innebär att vi inte har någon draghjälp i de regionala transportererna (som till exempel Vaggeryd som ligger mellan Jönköping och Värnamo). Inte heller har Kronobergs län visat något intresse för att förbättra kommunikationerna norrut utan är fokuserade mot Öresundsregionen. Vi har tagit fram flera olika alternativ till lösningar bland annat utredningen ”Carpe mobilitas” som visade på brister, men också på möjligheter. Nu pågår en diskussion om en eventuell förlängning av Öresundstågen till Jönköping, men även där slirar det på rälsen.

Från vårt länstrafikbolag har vi dåligt stöd eftersom det inte finns en tydlig idé om vad den kollektiva trafiken i Jönköpings län skall användas till. Inte heller finns det någon vision om någon lägsta nivå på de kollektiva resmöjligheterna för länets invånare. Vi har arbetat för att man skall koppla samman arbetet med det regionala tillväxtprogrammet med måldiskussionerna för länstrafiken – det vill säga vilken utveckling är det som den kollektiva trafiken skall stödja och hur bör den då organiseras. Som det mer och mer har tenderat att bli så har vi en av Sveriges bästa trafiklänkar genom kommunen, men små möjligheter att utnyttja den.”

Vi förstår Sävsjö kommuns bitterhet. De har anledning att vara besvikna både på politikerna, SJ och länsbolaget när det nu bara går ett fjärrtåg i varje riktning torsdag, fredag och söndag och länstågen bara går måndag till fredag. Alltså kan man nu inte alls åka tåg till Sävsjö på lördagar. När det gäller busstrafiken så finns på lördagar en bussförbindelse i varje riktning Jönköping-Sävsjö, men då får man byta buss i Vrigstad.

Förbindelserna med Växjö är urusla. Man kan inte tågpendla och någon busslinje Sävsjö-Växjö finns inte heller. Det går en busslinje Sävsjö-Lammhult, och där måste man byta buss, en följd av att det går en länsgräns mellan de båda städerna. Det går att busspendla mellan städerna om man kan lämna Växjö så tidigt som 16.20. Morgonförbindelsen är i Växjö kl. 8, måndag-fredag finns 3 anslutningar i varje riktning i Lammhult, lördag-söndag bara 1. På söndagen kan man ju åka tåg ena vägen, men då måste man byta tåg i Alvesta.

Vilket elände, men det är i alla fall roligt att höra att kommunen jobbar för bättre järnvägstrafik. Det gör inte alla kommuner som till exempel Lysekils kommun.

Som ett roulette-spel

Ovanstående visar tydligt att alltför många inser att förbättrad kollektivtrafik i form av tåg många gånger är helt avgörande för en ort som Sävsjös fortsatta utveckling. Trots detta liknar dagens trafikpolitik i mycket ett roulette-spel när det gäller om en ort, liten eller mellanstor, ska få en bra järnvägstrafik med många tågstopp eller ej. Sävsjös läge vid Södra stambanan har inte varit tillräckligt för att göra orten till en vinnare, bland annat beroende på att orten ligger i fel utkant av Jönköpings län, och inte som till exempel Mullsjö, ligger mellan Jönköping och stora orter i det på kollektivtrafiken hårt satsande Västra Götalands län, som Skövde och Göteborg.

Jönköpings länstrafik har heller inte haft pengar och ork att satsa på regionaltrafik mellan Jönköping, Nässjö, Sävsjö, Alvesta och Växjö. Istället går trafiken mellan Jönköping och Växjö via Värnamo. Det hela beror säkert också på starkare kommunalmän i de berörda kommunerna och på Kronobergs länstrafik begränsade intresse för regionaltrafik på Södra stambanan mellan Alvesta och Nässjö, som för övrigt är en av de få sträckor på denna 60 mil långa stambana som inte har regionaltrafik. Någon sådan med uppehåll på den mindre stationerna finns inte heller söder om Alvesta.

Rikstrafiken stödjer bara trafik över länsgränser vilket medför att många små orter har tappat sin järnvägstrafik. En pendel Växjö till Jönköping via Sävsjö passerar ju dock en länsgräns och skulle kunna få pengar från Rikstrafiken om nu denna myndighet inte fått så förtvivlat lite pengar från staten (se sidan 31). Av de cirka 800 miljoner kronor som Rikstrafiken i dag får går ungefär hälften till järnvägen, resten till färjetrafiken till Gotland, till flyg och buss.

Rikstrafiken måste framöver få betydligt mer pengar från staten än vad de får i dag och dessutom även pengar till lokal tågtrafik, alternativt att länstrafikbolagen får en pott pengar för att ha råd att köra lokala tåg. Dessa är ju ofta snabbare och innebär högre standard än buss. Vid Rikstrafikens tillkomst fick länstrafikbolagen 200 miljoner kronor för tågtrafik på länsbanorna. Det beloppet gick sedan in i Rikstrafikens pott och slogs samman med tidigare beloppet för uppköp av så kallad företagsekonomiskt olönsam men samhällsekonomiskt lönsam tågtrafik. För länstrafikbolagen skulle det i dag krävas minst 300 miljoner kronor per år för att de skulle kunna köpa in tåg till nuvarande och till utökad trafik.

Järnvägsfrämjandets agerande

Järnvägsfrämjandet har i många år propagerat för att intercitytåg mellan Malmö och Stockholm, med uppehåll i bland annat Sävsjö, även fortsättningsvis ska finnas på denna sträcka. Vi har även i lokalavdelning syd med jämna mellanrum upprepat våra krav på regionaltåg alla dagar med uppehåll på de mindre orterna på sträckorna Jönköping-Nässjö-Sävsjö-Alvesta-Växjö och Alvesta-Hässleholm. Och det tänker vi fortsätta att göra! Men för att Sävsjö ska få fler tågstopp krävs det också att vårt land får en ny trafikpolitik där regional balans och utveckling får en framträdande roll.

Tack Bengt Rosén för bilder och information om den regionala trafiken Nässjö-Sävsjö-Stockaryd.

Mats Andersson och Thomas Görling

DSB övertar ansvaret för tågvärdarna på Skånetrafikens tåg

Sedan den 20 augusti 2001 har det funnits tågvärdar på Skånetrafikens tåg: fram till dess utfördes biljettkontrollen genom stickprov utförda av kontrollanter från Kvalitetskontroll Skånelän AB; upphandlingen om tågvärdarna vanns av just Kvalitetskontroll, som anställde ytterligare personal så att de förfogade över de 220 som behövdes enligt entreprenadavtalet. Tyvärr gjorde VD Jörgen Berggren en felkalkyl som kom att kosta företaget 1,9 miljoner om året: tågvärdarna anslöt sig till SEKO och inte till Transport som hade organiserat kontrollanterna.

Felkalkylen har kommit att påverka Kvalitetskontrollns ekonomi så att skatt till exempel inte alltid har betalats i tid; när det gäller löneutbetalningen, är det huvudsakligen de timanställda som har drabbats av försenad utbetalning. Andra följder är till exempel att Kvalitetskontroll inte alltid kunnat bemanna alla tåg efter kl. 21 fredagar och lördagar med två tågvärdar, vilket inneburit att vissa tåg blivit helt utan tågvärdar: sålunda var Pågatåg 11576 med avgång 0.21 utan tågvärdar natten till söndagen den 24 juli.

DSB Tågvärdsbolag AB vann den upphandling som blev följden av en avtalstvist mellan Skånetrafiken och Kvalitetskontroll. DSB:s anbud är på 60 miljoner; den summa med vilken Kvalitetskontroll vann entreprenaden från den 20 augusti 2001 uppgick till 36 miljoner per år, med ett tillägg om 1,57 miljoner från 2003. Det höga anbudsbelopp som DSB nu har vunnit entreprenaden på visar att Skånetrafiken har lagt in kvalitetskriterier i upphandlingskraven. Därför kan det förväntas att DSB kommer att arbeta efter sina högt ställda krav när det gäller arbetsvillkor och personalpolitik. En artikel i SDS den 14 juli förstärkte den osäkerhet som fanns bland personalen strax efter meddelandet om att DSB hade tilldelats entreprenaden: då rådde det osäkerhet om huruvida Simrishamnskontoret skulle behållas eller inte; det är viktigt för flexibiliteten i tursättningen eftersom tågvärdarna följer med sista tåget till ändstationen och åker med första tåget på morgonen. Det fanns också farhåga för att besked om vilka som skulle få fortsätta hos DSB skulle komma så sent som i oktober: Övertagandet ägde rum den 1 november.

Kvalitetskontroll har förhållandevis många timanställda medan DSB föredrar ett större antal heltidsanställda. Enligt SEKO Skåne skall egentligen samtliga övertas, enligt lagen om anställningsskydd. Denna åsiktsskillnad kan bara lösas genom förhandlingar, och för det ändamålet bildades det under sommaren en arbetsgrupp med medlemmar inte bara från DSB och SEKO, utan också från Kvalitetskontroll. Vidare hölls det redan hållits två stormöten med personalen. Liksom inför övertagandet av Roslagsbanan blev det samtal med den blivande personalen för att utvärdera dess erfarenheter och önskemål. Växlarna var därför mer eller mindre lagda för att övertagandet av ansvaret för tågvärdarna den 1 november skulle ske friktionsfritt: allt fungerade som det skall redan från första dagen med DSB som ansvarigt för tågvärdarna; det är en del av DSB:s kvalitetskoncept att allting skall fungera från första dagen, liksom det gjorde på Roslagsbanan när DSB övertog ansvaret för drift och tågvärdsbemanning på Roslagsbanan tillsammans med Tågkompaniet.

Lennart Berglind-Dehlin

En nattågsresa i Indien

Trots att klockan nästan var elva på kvällen rådde det stor aktivitet på stationen i Agra. Det var enormt mycket folk som väntade på något tåg. Människor stod, satt och låg på perrongerna. Många hade säkert väntat i flera timmar. Det var också många som inte skulle resa någonstans. Människor som i brist på annan bostad valt att tillbringa natten på stationen. Några sov inomhus. Men det var så varmt att de flesta låg utomhus på en bit kartong med ett stycke säckväv över sig. Andra hade bara krupit ihop i ett hörn.

Med en längd på drygt sextusen mil är det indiska järnvägsnätet världens fjärde största. Detta nät trafikeras varje dag av elvatusen tåg. Och varje dag reser cirka tio miljoner passagerare med dessa tåg till eller ifrån någon av de sjutusen stationerna. De indiska järnvägarna är också en av världens största arbetsgivare med drygt 1,6 miljoner anställda.

Vi var tio västerlänningar och en indisk guide som väntade på nattåget till Varanasi. Tågresan ingick som en delsträcka i en sexton dagars rundresa i norra Indien. Det var tur att vi hade med oss någon som kunde språket. Annars vet man inte var vi hade hamnat. Under den tid vi väntade ankom och avgick tre tåg vid vår plattform, alla försedda med destinationsskyltar på ett språk som var oläsligt för en utlänning.

Varje gång ett tåg ankom blev det fart på alla de försäljare som hade sin verksamhet förlagd till stationen. De fick vara snabba om de skulle hinna med ett tåg på femton till tjugo vagnar. Många hade samma utbud av varor så det ville till att väcka uppmärksamhet och överrösta konkurrenterna. Det ropades, pinglades med klockor och tutasades i horn. Den mat som såldes från de små vagnarna såg riktigt god ut. Men det skulle säkert vara en katastrof för en känslig svensk mage att prova den. Teförsäljarna erbjöd sina drycker i små engångskoppar av bränd lera. Det var fascinerande att se på när de hällde upp teet. Först lade de kannans pip mot koppen och sedan drog de ut testrålen en halv meter och sedan tillbaka.

Det var inte bara människor som hade tagit sin tillflykt till stationen. Utmed spåren sprang det omkring stora råttor och letade mat bland allt avfall. Papperskorgar är ett okänt begrepp så allt skräp slängdes istället på spåren. På själva perrongen ilade det omkring mängder av kackerlackor och inne i stationsbyggnaden hade fladdermössen sitt revir.

Säkerheten vid de indiska järnvägarna är inte riktigt vad vi är vana vid hemma i Sverige. Där tillåts till exempel att folk springer hur som helst över spåren på stationerna. Inte nog med det, det gick till och med kor och betade bland avfallet på spåren. Hur säkerheten var på själva tågen skall man inte prata om. De passagerare som inte fick plats inne i vagnarna hängde på utsidan eller satt på taket.

Att Indien har många människor som måste sysselsättas märks även på stationerna. Man använder inte truck för att dra en bagagekärra utan låter ett tiotal personer

göra det. All lastning och lossning av bagage sker naturligtvis också helt manuellt.

Så kom då äntligen vårt tåg. Det bestod av drygt tjugo vagnar. Vi skulle åka i A.C. Sleeping Car. Det vill säga luftkonditionerad sovvagn. Det var det näst bästa som de indiska järnvägarna hade att erbjuda sina resenärer i form av sovvagnar. Det fanns inga kupéer utan bara bås med fyra bäddar i varje och draperier istället för dörrar. För att få plats med ännu fler resenärer fanns det också bäddar längs korridoren. Den undre bädden kunde genom en smart konstruktion förvandlas till två stolar om så önskas. Man kan inte beskylla de indiska järnvägarna för att vara djärva i sin färgsättning. Frånsett de blå sittdynorna gick allt i grått. Vagnarna hade fyra toaletter. Tre stycken i "Indian style" och en i "Western style". De indiska bestod av ett hål i golvet och den fjärde var en hederlig tågtoalett modell äldre som vi är vana vid.

Förutom oss turister verkade de flesta resenärerna vara välbeställda indier. Män och kvinnor blandades hur som helst. Alla började så smått göra sig i ordning för natten. Några åt sin medhavda kvällsmat och tågpersonalen gick runt och delade ut sängkläder. Fläktarna i taket provades men stängdes snabbt av för ingen hade kunnat sova på grund av det oväsen de förde. En liten flicka var så nyfiken att hon tvingade sin mamma att ta med henne på en promenad genom vagnen flera gånger för att hon ska få titta på oss västerlänningar. Längden på bäddarna var inte riktigt anpassade för storväxta skandinaver. Så det blev att sova med fötterna utanför eller att krypa ihop. Utanför fönstret rusade det mörka landskapet förbi. Bara någon enstaka ljuspunkt syntes då och då. På vissa ställen var spåret så dåligt att tåget riktigt gungade fram. Det var nästan risk för sjösjuka. Draperier drogs för och ett efter ett släcktes lysrören i båsen. Till slut var det bara de små ledljusen i korridoren som var tända. Det sista viskande samtalet tystnade. Någon började snarka.

Kurt Karlsson

Bild 6. **Färg. Dia.** Kan gå ut i kanterna

Kan beskäras 0,4 i underkanten och/eller 0,2 cm i högerkanten

Mätt från diaramens innersida

Ett pendeltåg i New Dehli. Observera de öppna dörrarna. Foto Kurt Karlsson

Utveckla tågtrafiken mellan Göteborg och Borås!

Tågtrafiken mellan Västra Götalandsregionens största och näst största stad är mycket dålig. En jämförelse med trafiken mellan Malmö och Ystad, där det bor cirka 300 000 färre personer än längs med sträckan Göteborg-Borås, visar att trafiken är betydligt tätare på den förstnämnda sträckan.

Båda linjerna är enkelspåriga. Mellan Göteborg och Borås finns fem kommuner och mellan Malmö och Ystad finns fyra kommuner. Mellan Göteborg och Borås går, förutom de lokala tågen, dessutom tågen till/från Kalmar/Karlskrona. Mellan Malmö och Ystad går förutom Pågatågen även tåg mellan Köpenhamn och Ystad. Pågatågen går varje timme från tidig morgon till sen kväll. I högt trafik i halvtimmestrafik.

Trafiken mellan Göteborg och Borås är helt annorlunda. På vardagar går det ett tåg i timmen på sträckan. Tidtabellen är mycket märklig. En jämförelse mellan de båda linjerna visar att första tåget från Malmö en lördag går kl. 5.40 och söndag kl. 7.11. Första förbindelsen från Göteborg dessa dagar är 8.50. I motsatt riktning går första tåget något senare från Borås än från Ystad. Många människor klagar på de dåliga förbindelserna på lördagar och söndagar mellan Göteborg och Borås. Det är stora resdagar då bland annat många åker in till olika evenemang i Göteborg. De alltför få tåg som går är ofta korta, vilket gör att folk tvingas stå.

Ett annat problem är det nuvarande taxeyesystemet. Ett så kallat 100-kort gäller inte i automaterna på tågen. Eftersom Västtrafiks nya biljettsystem lär dröja borde ett snabbt beslut tas för att dessa kort ska gälla även för resande till Härryda kommun. Det har köpts in nya Reginatåg för 50 miljoner kronor som har 270 sittplatser. Dessa tåg bör locka till sig resenärer. Men med ett krångligt biljettsystem avstår många att resa kollektivt. Detta kan vara en orsak att endast 17 procent reser kollektivt över Göteborgs kommungräns.

Vi är medvetna om att bussen är något snabbare mellan Göteborg och Borås. Men då ska beaktas att den antingen stannar bara i Bollebygd eller så går den direkt. Bussarna är i regel inte handikappvänliga. Tåget är mer komfortabelt; det är lättare att röra sig i, att arbeta i eller vad man nu vill göra. Toaletterna på bussarna ger en panikkänsla på grund av det trånga utrymmet samt att det saknas fönster.

Nu diskuteras en ny "Götalandsbana" via Landvetter flygplats. Järnvägsfrämjandet anser att den ska gå via Mölndals Nedre i en ny sträckning via Råvekärr för att ansluta till nuvarande bana innan Mölnlycke. Mölndals Nedre kommer då att utvecklas till en stor knutpunkt med anslutning till och från tågen på Västkustbanan. Även resenärer från västra Göteborg kan utnyttja tvärförbindelsen mellan Frölunda och Mölndal. Det nuvarande spåret bör behållas för pendeltåg. Det har man gjort i Skåne. När Västkustbanan fick en ny sträckning över Landskrona öppnades flera nya pendeltågstationer på den gamla sträckningen i Rååns dalgång.

Tåget kan göras populärt med specialbiljetter som exempelvis resa plus inträde till Borås djurpark. Sådana biljetter finns till Kolmårdens djurpark och till djurparken i Eskilstuna. Dessutom kan inköpsresor ordnas till Knalleland. Några tåg kan i högtrafik till att börja med gå till Limmared. Då får bland annat Tranemo en bra förbindelse. Även Svenljunga kan dra nytta av dessa tåg.

Om Västtrafik vill ha fler resenärer och politikerna menar allvar med att fler ska resa kollektivt måste en storsatsning göras på trafiken inte minst mellan Göteborg och Borås. Trafiksituationen i Göteborg är hårt ansträngd och tål snart inte mer bilar.

Christer Wilhelmsson och Kent Klar

Trafikseminarier i Jönköping

Vid Miljöpartiets kommundagar i Jönköping redogjorde Mikael Johansson för trafikpolitiken i riksdagen. Han höll sig mest till hur beslutsgången var, men uppmanade regionerna att göra upp sina trafikfrågor själva och inte gå till riksnivån och begära hjälp. En kvinna i publiken pekade på att Kalmar län, men inte Östergötland, vill satsa på Tjustbanan. Med en upprustning skulle Västervik, med många företagsnedläggelser, hamna under en timmes resa och alltså pendlingsavstånd till Linköping. Eftersom varje människa som måste flytta kostar 700 000 kronor, enligt Stellan Lundborg, är det fråga om stora sparade pengar.

Mikael Johansson upplyste om att danska DSB fick 4,5 miljarder kronor i bidrag förra året. Det är politiskt bestämt och olika från år till år. Då skulle DSB:s vinst på lika mycket utraderas. Till det kan sägas att tågen i Danmark betalar full banavgift, medan de i Sverige bara betalar 30 procent. I kronor betalar SJ 300 miljoner i banavgifter. Skulle de alltså betala full avgift vore det en miljard, 700 miljoner kronor mer. Dessutom ges i Danmark 2 mkr i stöd för olönsam trafik medan i Sverige Rikstrafiken får 400 miljoner kronor för tågtrafiken. Så fortfarande är DSB ett mer lönsamt järnvägsföretag än SJ. Och de är det trots att i Sverige betalar man ungefär tretton kronor milen för en tågresor och i Danmark bara sju kronor.

Tal av Ingemar Lundin och Björn Sundfelt

Ingemar Lundin, trafikdirektör för Jönköpings länstrafik, berättade att i Jönköping/Huskvarna hade kollektivtrafikresandet ökat kraftigt när bussnätet bröts upp och tre stombusslinjer med tät trafik skapades med delvis egna filer. Alla bussar är handikappanpassade och rullstolar kan direkt in i bussen. Han såg tryggheten i och till och från kollektivtrafiken som en avgörande fråga för dess lönsamhet. Kanske miste kollektivtrafiken 20 procents ökad beläggning på grund av bristande trygghet. När SJ var i nedläggaretagen lyckades regionen rädda några banor. Länstrafiken var först i landet med att få egen trafikeringsrätt. Jönköpings län har den högsta andelen människor som kan nå tågtrafik inom två kilometer, 60 procent, bättre än Skåne-rafiken.

Ingemar hade inte vackra saker att säga om SJ:s monopolistbeteenden och bristfälliga kalkyler. När Jönköping fick trafikeringsrätt tog de ut skyhöga banavgifter. När

Banverket fick banorna blev kalkylerna rimligare. När BK tåg vann anbudet blev priserna 80 procent av vad de var tidigare. Nästa anbudsomgång vann SJ på 60 procent av sitt tidigare pris och gjorde stora förluster. BSM tog över det, men gjorde konkurs och köptes upp av BK tåg. I övrigt var han en positiv man men erkände att Banverket inte tog mycket hänsyn till regionernas behov när de fördelade anslag till banor utan inriktade sig alltför mycket på Rikstrafiken.

Björn Sundfelt, Sveriges Lokaltrafik, berättade om svårigheten att riva barriärerna mellan kollektivtrafiken, färdtjänsten och sjukresorna. De två sista svarade för hälften av det offentliga kostnader för trafik men bara för en halv procent av resorna. Man har parallella system med revirbevakande och olika trafik huvudmän. Det har gått trögt med handikappanpassningen. Ett sätt att skapa ökat tryck för det vore att de med färdtjänstillstånd skulle få resa gratis med kollektivtrafiken. Varje sådan resa skulle ge stor vinst även om den vore gratis. Men färdtjänstreglerna hindrar på många håll de handikappade att åka kollektivt. Skåne har en mycket konkurrenskraftig kollektivtrafik. Ändå, eller kanske just därför kostar kollektivtrafiken litet. Hela 70 procent av kostnaden betalas av resenärerna och bara 30 procent av det offentliga.

Kostnaderna för kollektivtrafiken kommer att öka 20-40 procent med den nya upphandlingen (i Skåne bara 10-15 procent mer). Kostnaden blir då lika stor som innan man började anbudsupphandla kollektivtrafik, men kvaliteten blir bättre. LOU, lagen om offentlig upphandling, ger höga advokatkostnader. EU:s regelverk är ett mischmasch i tjocka böcker.

Det skiljer stort mellan olika delar av landet på hur många som reser kollektivt. I Stockholms innerstad reser 70 procent kollektivt under rusningstrafiken. Över Göteborgs stads gränser är det bara 14 procent som gör det. Om det kan sägas att en orsak är Göteborgsregionens utspridda bebyggelse medan Stockholm är mer koncentrerat. En annan är att alla banor in till Göteborg är fullt utnyttjade, så att det inte går att pressa in fler tåg.

Hans Sternlycke

En rapport från Tunisien

Jag var i november 2003 på en semesterresa till Tunisien. Passade på och åkte tåg från Sousse till Tunis och åter en dag. En tågresor mellan de två städerna tar ungefär två timmar. Bägge städerna ligger vid Medelhavskusten, Sousse längre söderut än Tunis.

Sousse ligger cirka 5 kilometer från huvudlinjen Gabes-Tunis, tågen kör via ett triangel-spår ner till Sousse och vänder för vidare färd mot Sfax-Gabes eller Tunis. Sfax och Gabes ligger också vid Medelhavet i södra Tunisien. Spårvidden är 1 000 mm. Det är dubbelspår hela vägen Tunis-Sousse, så när som på den sista milen mot Sousse där arbete med dubbelspår pågick. Sliprarna var av betong med en midja av järn (påminde om SJ:s gamla betongsliprar med rörmidja). Hastigheten uppskattade jag till cirka 100 km/t och tågen höll tiderna i båda riktningarna.

Fakta om Tunisien hämtad från internet: Yta 163 610 km² (Sveriges yta är 449 924 km²). Järnvägsnätets längd 2 168 km varav 471 km smalspår, 1 687 km spår med spårvidden 1 000 mm samt 10 km treskenspår.

Ulf Elthammar



Lokaltåg på ett av 1 000 mm spåren på stationen i Tunisiens huvudstad Tunis. Foto i november 2003, Ulf Elthammar



Delar av bangården i Sousse. Foto i november 2003, Ulf Elthammar

SJ:s syn på kommande förslag om avregleringen av persontrafiken

SJ AB har under oktober åkt runt i Sverige med ett utställningståg och haft detta uppställt heldagar i olika städer. Man besökte Norrköping den 14 oktober. Med på det tåget var bland annat Helena Leufstadius, som är direktör med ansvar för upphandlad trafik. Vi var två medlemmar i lokalavdelning öst som tog tillfället i akt att tala med henne om förslaget till avreglering av persontrafiken på affärsbanelnätet.

Den trafikpolitiska propositionen, som kommer att behandla avregleringar eller inte, kommer i mars 2005. Arbetet med propositionen pågår för fullt nu under hösten. SJ syn i frågan är att man gärna ser en avreglering, förutsatt att det sker under ordnade och i förväg helt genomtänkta former.

Prisdumpningsrisker

Det finns nämligen en hel del faror för svensk järnvägstrafik som kan hota. En skulle kunna vara att det kommer ett utländskt statsunderstött järnvägsbolag, till exempel DSB (Danmarks Statsbaner) och lägger ett underbud. DSB skulle kunna göra det, ty det får årligen cirka 4,5 miljarder danska kronor i subventioner, och har lika stora biljettintäkter. Detta kan jämföras med att SJ AB ska ge ägaren svenska staten en avkastning om drygt 13 procent efter skatt, 18 procent före skatt. Med så olika förutsättningar kan vi få dumpade anbud, som slår undan fötterna på svenska operatörer. När väl vårt svenska SJ är utkonkurrerat kan de utländska bolagen med ny mono- eller oligopolställning höja priserna som man önskar. En kartellbildning mellan några få olika järnvägsbolag är ju fullt tänkbar på en fri marknad. Vi har ju sett asfaltkarteller i Sverige, för att ge ett någorlunda färskt exempel på hur det kan gå till.

Minskat driftskostnaderna med en tredjedel

Vi frågade Helena Leufstadius varför SJ gärna ser en avreglering. Hennes svar är att det skärper SJ organisation och gör den mer kundorienterad och effektiv. Exempelvis har SJ genom att minska antalet anställda sänkt sina kostnader med en tredjedel för väsentligen oförändrad trafikvolym de senaste 3 åren. Man har bland annat minskat antalet anställda på huvudkontoret med 150 personer. Detta medför minskade så kallade overheadkostnader, som under tidigare är varit en stor del av driftskostnaderna. Vi undrade då hur utvecklingen av järnvägstrafiken ska ske med ett bantat huvudkontor. "SJ har kvar samarbetet med olika branschorganisationer via Järnvägsforum, och Tågoperatörerna samt Järnvägsgruppen på KTH (Tekniska högskolan i Stockholm)", svarade Leufstadius. Vi påpekade att personalknapphet kan ge problem vid driftsstörningar. Så blev fallet när tågen stod stilla några timmar i Östergötland på grund av att elledningen fallit ner en dag härförleden och att "vissa oklarheter" uppstod hur resorna skulle fortsätta. Det saknades personal lokalt i Linköping som kunde informera om det uppkomna läget.

Leufstadius berättade att det parlamentariska läget för närvarande är sådant, att (s) och (v) i majoritetskonstellationen i riksdagen värjer sig mot en fullständig och snabb avreglering, medan mp verkar vara för någon form av en sådan. De borgerliga partierna är sannolikt splittrade i frågan, men deras ideologi kan ju medföra att de ändå röstar för en långtgående avreglering. Frågan är emellertid inte avgjord ännu. Intressant i sammanhanget är att man i Storbritannien för cirka två veckor sedan (läs i början av oktober 2004) beslutat att åternationalisera tågtrafiken. Detta på grund av de erbarmliga erfarenheterna man haft där. Hur långtgående avregleringen av den svenska järnvägstrafiken blir avgörs under 2005 av ett nytt trafikpolitiskt beslut baserat på en proposition.

Min syn i frågan

En viss uppmjukning av SJ:s monopol på affärsnätet kan vara bra, tror jag. Ty nu har SJ monopol på Södra stambanan. Det medför att BK tåg (som kör tågen på Stångådalsbanan Kalmar-Linköping) inte får låta sina tåg fortsätta från Linköping upp till Stockholm. Detta har medfört stora passagerarförluster, som äventyrar trafiken på Stångådalsbanan. Om trafiken från länsbanorna finge fortsätta till Stockholm, eller andra trafikpolitiskt intressanta destinationer om det ligger på rimligt avstånd skulle det stärka dessa mindre banors trafik. Ett sådant arrangemang skulle ju minska SJ inkomster, varför de ekonomiska villkoren för SJ måste justeras (avskaffat avkastningskrav).

Ulf Flodin

Stora prishöjningar i England

Intercitytågs-resenärerna i England kan se fram emot stora prishöjningar på grund av att det fattas 150 miljoner pund för järnvägsbolagen. Regeringen har gjort klart för bolagen att man inte kommer att täcka bolagens underskott på grund av att ersättningarna till bolagen redan är uppe i rekordnivåer. Medan de engelska taxorna i pendeltågstrafiken och "sparbiljetter" på långa avstånd är reglerade och bara tillåts öka med 4 procent om året, sätts priserna i högrafiken av operatörerna själva.

Transportministern Alistair Darling säger att kostnaderna skenar iväg och har gett sina underlydande order om att inta en "tuff attityd" gentemot operatörerna. Särskilt irriterad är Darling på Virgin Trans som får mer i pengar från den engelska staten än vad driften av trafiken kostar. Regeringen vill därför att detta stora privata järnvägsbolag delas upp i mindre bolag och är fast besluten att se till att skattebetalarna får valuta för sina skattepengar. Bob Crow, som är ordförande för fackförbundet RMT säger i en kommentar att: "Den privata sektorn har allaredan tagit miljarder pund från skattebetalarna. Det är hög tid att dra ett streck under detta och återföra järnvägstrafiken till allmän kontroll."

Mats Andersson

Railion Danmark i kris

Det tyska järnvägsgodsbolaget Railions dotterbolag i Danmark, Railion Danmark, är nu i en sådan akut kris att bolaget inte kan garantera fortsatt verksamhet. Godstrafiken på en del lokala sträckningar har redan lagts ner och bolaget överväger nu om man ska lägga ner trafiken på ytterligare sträckningar.



På sidan 46 kan du läsa om ödet för Rollende Landstrasse (RoLa)-sträckningen Dresden-Lovosice. Här kommer fyra bilder från en RoLa-linje som inte är nedläggningshotad, nämligen en av linjerna som börjar/slutar vid Brennerpasset i Österrike, den från Manching (vid Ingolstadt) i Tyskland. Första bilden visar ett uppgående tåg med de österrikiska stadsbanornas (ÖBB) Taruslokomotiv 1116.043 i spetsen. Samtliga fyra bilder är tagna den 3 juli 2004 av Norbert Pieper



På den andra bilden ser vi sist i det tåg som nämndes i texten under den första bilden "skjutloket", tyska järnvägarnas (DB) lok nummer 139.142. Dessutom syns lastbilschaufförernas sovvagn. Tåget är inte helt fullastat. T.v. på bilden skimtar hyddan där personalen bor som sköter det privata RoLa-bolagets sovvagnar



Efter att ett nytt tåg lastats färdigt vid slutstationen kliver chaufförerna på och nu bär det neråt med DB-loket först. Detta lok har en sämre motståndsbröms än ÖBB-loket som nu går sist som bromslok



På den sista bilden från Österrike möter vårt nordgående RoLa-tåg på rampen strax före förbifartstunneln utanför Innsbruck ett godståg

Avregleringar höjde priserna

Under det ljuva 90-talet då avregleringsvinden drog som en storm över världen var ett av de starkaste argumenten (om inte det starkaste) för att verksamheter skulle avregleras att det skulle bli billigare för samhälle och konsument om järnväg, post, tele, el och många andra delar av samhällsstrukturen sköttes av privata bolag. I motsats till många andra EU-länder verkar Sverige alltid vara piggt på att prova nya idéer. Det innebar att vi snabbt hoppade på "avregleringståget", vilket har lett till att vi tillsammans med Storbritannien har avreglerat mest i Europa på järnvägssidan.

Förespråkarna har alltså hävdade att avregleringarna av järnvägen, inrikesflyget, taxi och andra marknader skulle ge konsumenterna lägre priser. Men i nästan samtliga fall har priserna på de avreglerade marknaderna ökat mycket mer än övriga priser. Avregleringen gav prishöjningar på allt utom teletjänster. Det visar två rapporter om 90-talets avregleringar till Regelutredningen, vilken leds av LO:s chefekonom Dan Andersson. Konsumenterna är förlorare på avregleringarna inom de sex sektorer som utreds av Regelutredningen och som svarar för 17 procent av hushållens utgifter. "Men hittills har vi sett förvånansvärt lite positiva effekter utom på telemarknaden", säger Dan Andersson.

Sedan järnvägstrafiken avreglerades 1998, har priserna ökat med 125 procent, vilket är betydligt mer än den allmänna prisökningen, som ligger på 57 procent för samma period. Även elen har blivit dyrare, närmare bestämt 86 procent sedan avregleringen 1996. Detta kan jämföras med konsumentprisindex, KPI, som stigit med 9 procent sedan dess. Samma nedslående siffror ser vi hos posttjänsterna respektive taxi-marknaden.

Oavsett hur man räknar så har avregleringen gjort det dyrare. Även om förändringar av skatter räknas in – skatten på posttjänster höjdes till exempel från 12 till 25 procent 1995 – så har priserna stigit mer än väntat. Och allra störst ökning, om man räknar bort skatterna, finns hos järnvägstrafiken. Hela 112 procent dyrare har den blivit sedan 1988! Och nettoprisindex? Det ökade bara med 29 procent under samma period.

Stefan Gunér på Statistiska Centralbyrån, SCB, säger till Dagens Nyheter: "Efter avregleringarna har priserna skenat iväg på de här marknaderna. De små kunderna har fått betala mest när företagets kostnader för administration, marknadsföring och annat ökat." Och det har ju de flesta av oss märkt.

Det finns dock en marknad som skiljer sig från de övriga och där avregleringen kanske kan ha fått önskat resultat; telemarknaden. Där har priset sjunkit med 13 procent sedan avregleringen, eller liberaliseringen som Dagens Nyheter kallar den, 1993, medan KPI gått upp med 14 procent. "Det är dock inte säkert att det är just avregleringen som bidragit till de sänkta priserna", säger Dan Andersson.

Till Svenska Dagbladet säger Dan Andersson att "det är naivt att tro att priserna faller bara tack vare ökad konkurrens", men menar att det finns vinnare på marknaden –

dock inte konsumenterna utan till exempel industriföretag. Deras vinster kommer dock aldrig konsumenterna till godo. Dan Andersson ser möjligheter till förbättringar. Han vill bland annat se starkare institutioner och tydligare regelverk gentemot konsumenterna. Hur presenteras närmare när utredningen är klar den 15 januari.

Enligt marknadsekonomisk teori ska avregleringar leda till högre produktivitet på grund av större konkurrens. Detta ska pressa priserna för konsumenter. Men detta har alltså inte inträffat. Konjunkturinstitutet, KI, har inte sett att de fallna monopolen givit några tydliga effekter på produktiviteten.

Man skulle enkelt kunna bli skadeglad över dessa nya rön, men det är mer på sin plats att bli orolig, eftersom priserna ökat så mycket för konsumenterna. Svenska Dagbladets lösning är dock att införa "riktig konkurrens" eftersom den som finns nu är en "låtsaskonkurrens". Men det låter sig inte göras i en handvändning, eftersom resultatet av de efterlängtrade avregleringarna vänt upp och ner på nationalekonomin. Kanske måste marknadsekonomins teorier helt enkelt omformuleras för att vi ska komma någonvart?

Hur mycket dyrare har egentligen tågresan blivit? Det beror på hur man ser på saken

I ett pressmeddelande den 16 september i år skriver dock Banverket att man anser att uppgiften om att det skulle ha blivit dyrare att åka tåg efter avregleringen 1988 bygger på ett missförstånd. Man menar istället att de siffror som SCB har lämnat som underlagsrapport till Regelutredningen delvis är missvisande. Den genomsnittliga prisökningen på tågbiljetter är enligt Banverket betydligt mindre. För direkt jämförbara resor har priserna i många fall inte stigit alls.

Någon "verklig" avreglering har inte genomförts inom järnvägen, anser Banverket. Däremot har ett antal förändringar skett. 1988 delades Statens Järnvägar så att ansvaret för infrastrukturen flyttades till Banverket. 1990 fick länshuvudmännen ansvar för att upphandla lokal och regional tågtrafik. 1999 började Rikstrafiken handla upp långväga persontrafik i konkurrens. 2001 delades och bolagiserades SJ. "Vi kan se att tågresandet har ökat dramatiskt. Det går fler, snabbare och punktligare tåg, samtidigt som samhällets kostnader för att handla upp järnvägstrafik har minskat", säger Banverkets generaldirektör Bo Bylund.

Banverkets statistik, som baseras på siffror från Kungliga Tekniska Högskolan, KTH, visar att det inte finns någon grund för att påstå att priserna för samma typ av resande skulle ha stigit. Genom introduktionen av X2000 under 1990-talet har det däremot skett en ökning av resorna med snabbtåg, där biljetterna är dyrare än på långsammare tåg.

För upphandlad trafik har prishöjningar i många fall skett genom att beställaren – kommuner, landsting och Rikstrafiken – har använt effektiviseringar i trafiken för att minska anslagen eller öka utbudet istället för att hålla nere biljettpriserna, skriver Banverket och anser slutligen att genomsnittspriset för sålda biljetter därför bara stigit med 35 procent utöver konsumentprisindex och momseffekter mellan åren 1990 och 2003.

Min spontana kommentar till detta är att man kan vrida och vända på allt. Verklig avreglering eller ej, det kan kvitta. SJ drivs i dag som vilket bolag som helst med så hög avkastning som möjligt som enda mål. Och de ganska bra upphandlingar som länsbolagen gjort har ofta en baksida; de går ut över personalen och ibland även över resenärerna. Framöver kommer olika privata bolag att, för att överleva, tvingas att lägga högre bud i upphandlingarna. För övrigt måste också själva upphandlingsprocessen kosta mycket pengar.

Som tågresenär upplever jag att det blivit betydligt krångligare att ta tåget i dag än för 10-15 år sedan vilket också gör att jag åker mer sällan i dag än då. Det har med priset att göra men också men sämre service vid biljettköp och under resan än vad det var till exempel i början av 90-talet. Visst kan jag få en billig biljett men det innebär att jag många gånger behöver beställa den långt i förväg och har inga eller begränsade möjligheter att lämna tillbaka den utan att behöva förlora pengar. Att köpa en biljett samma dag som jag ska resa till ett lågt pris som jag kunde förr går knappast i dag, i alla fall inte med SJ. Tar man hänsyn till bland annat detta tror jag mer på SCB:s siffror än på KTH:s. Med en fullständig avreglering av järnvägen tror jag det blir ännu krångligare och dyrare för mig att resa.



SJ behöver draghjälp för att förbättra trafiken och servicen. Ett av Green Cargos dieseldrivna lok bogserar här in ett havererat X2000-tåg till Malmö C. Foto den 18 juli 2004, Mats Andersson

Att persontrafiken på järnväg ökat kraftigt sedan 90-talet beror ju inte enbart på att järnvägstrafiken blivit så mycket bättre, i alla fall inte fjärrtågstrafiken som fått minskade marknadsandelar (snabbare tåg, men sämre service och högre biljettpriser), utan främst på den allmänna samhällsutvecklingen med ett allmänt ökat resande. Folk är mer rörliga i dag än då och många "tvingas" dessutom mer eller mindre att

pendla till jobb och skola i en omfattning som inte fanns för 10-20 år sedan.

Där det finns bra trafik har oftast kommuner och landsting, men inte privata bolag, gått in och subventionerat trafiken och köpt nya tåg, vilket väl tydligt visar att detta är det enda rimliga sättet att få en bra järnvägstrafik på. Där ligger järnvägens framtid och inte hos vinstmaximerade bolag. Men tyvärr är det ju också så i dessa besparings-tider att länsbolagen numera alltmer strävar efter att öka biljettintäkternas andel av kostnaderna och minska på ägarnas andel. Detta är en politisk fråga och något som kommer att fortsätta och leda till kraftigt höjda biljettpriser under de närmaste åren hos många länsbolag, något som naturligtvis kommer att innebära minskat kollektivtrafikresande. I till exempel Skåne höjdes biljettpriserna med 7 procent den 1 januari och skulle vid årsskiftet höjas med ytterligare 6 procent, något som nu dock stoppats av partierna v och mp i regionfullmäktige. I Göteborg har priserna höjts med sammanlagt 20 procent vilket lett till ett minskat resande. De höjs återigen vid årsskiftet. Att låga biljettpriser betyder mycket för att få fler resenärer finns det många exempel på; till exempel lågprissatsningar som SJ har gjort tidigare och nyligen sänkta biljettpriser i norska städer, som resulterat i ett kraftigt ökat resande.

Jag reagerar också på att Banverket verkar tycka det är okej att priserna blivit dyrare sedan X2000 infördes. Men samtidigt har ju många billigare intercitytåg tagits bort på till exempel Södra stambanan vilket gjort att någon valfrihet för resenären att åka ett billigare tåg med fler uppehåll inte finns. Nu dras också restaurangvagnarna bort från de få kvarvarande intercitytågen och ersätts med kioskvagnar. Det är väl knappast en kvalitetshöjning, och serveringsdelen på X2000-tågen ska vi bara inte prata om.



Vill man åka fjärrtåg på våra stora järnvägar har man många gånger inga andra tåg än X2000 att välja på. Här passerar ett södergående tåg Årstabron i Stockholm. Foto den 8 juli 2002, Elmer Andersson

Ingen förutsättningslös utredning

Nu finns det en del som tyder på att Dan Anderssons utredning kanske inte kommer att bli förutsättningslös – något den givetvis borde bli enligt min och många andras uppfattning. Det verkar bland annat som om själva avregleringarna inte får ifrågasättas. I direktivet står att utredaren skall "föreslå de åtgärder som kan behövas för att ytterligare förbättra marknadernas funktion" och "öka de positiva effekterna av genomförda regelreformer". Måste då utredaren utgå från att effekterna är positiva? Och får EU-lagstiftningen om dessa tjänstesektorer ifrågasättas? I direktivet står att "Förslagen skall beakta EU:s regelverk samt den pågående utvecklingen inom EU för berörda sektorer". Får själva ideologin bakom EU:s – och Sveriges – avreglerings- och konkurrenspolitik ifrågasättas? I direktiven beskrivs denna politik i gängse okritiska termer: "Öppna marknader främjar handeln över gränserna och skapar därmed förutsättningar för nya affärsmöjligheter och fler arbetstillfällen."

Det hela handlar om regeringens fortlöpande arbete att "vårda marknader som utsetts för konkurrens". Som tidigare statssekreterare på Näringsdepartementet, sägs Dan Andersson ha varit aktivt medverkande i regeringens konkurrensproposition år 2000, där konkurrens hyllas i närmast lyriska ordalag som lösning på de flesta problem. Det är oroande om han ännu inte tycks ha åtminstone ifrågasatt sin tro. Han skriver i ett inlägg till Dagens Nyheter den 23 januari 2004, som angripit hans utnämning till utredare: "Min egen syn är att om politiken syftar till att minska inflationsbenägenheten och inte vill försämra för löntagarna så måste politiken sträva efter så effektiva marknader som möjligt. Ökad konkurrens är en metod att både skapa mer välfärd och öka sysselsättningen."

Frågor som också borde ställas är till exempel: Vad ska menas med "effektivitet", för vem och vilka? Har "välfärden" ökat? Hur då? Har sysselsättningen ökat? Hur har järnvägens resenärer och personalen drabbats av avregleringarna? Självt är det alltså sällan som jag träffar på personer som ser övervägande positivt på järnvägens avreglering. Om demokratin verkligen fungerar borde vi i denna utredning få se en ärlig omprövning av de teoretiska dogmerna och en analys som visar varför en majoritet av befolkningen enligt en Sifo-undersökning, i motsats till många politiker, ekonomer och industriledare, är negativa till avregleringarna, så också en hög andel bland borgerliga väljare. Om inget annat så borde ovanstående stora prishöjningar få de avregleringspositiva att tänka till en gång extra. Men det handlar kanske mer om ideologin än den krassa verkligheten?

Ett hav av hopplöshet

Kollektivtrafiken är en av samhällets viktigaste funktioner. Ärligen görs drygt en miljard resor i denna trafik. Mer än varannan svensk är beroende av tåget, tunnelbanan eller bussen för att kunna ta sig till arbete skolor, affärer eller andra ställen där de vill vara och där de behövs. Försämrats kollektivtrafiken påverkar detta negativt utbildning, vård och näringsliv. Beroendet är alltså ömsesidigt. Det finns en direkt koppling mellan kollektivtrafik, medborgarnas välmående och samhällets funktion och utåtlighet. Trots detta finns ingen ansvarig för kollektivtrafiken i dagens regering, nämligen en transportminister.

En nedrustning av stora proportioner sker nu inom kollektivtrafiken. Under åren 2004-2007 minskar trafiken i nästan alla regioner, i många fall med 30-40 procent. Kollektivtrafiken befinner sig i fritt fall, en kris som på olika sätt kommer att drabba stora delar av samhället. En kris som måste leda till förändringar! Som vanligt handlar det om pengar som sägs inte finnas, men som finns eftersom Sveriges bruttonationalprodukt (BNP) stigit nästan oavbrutet sedan 1980. Men istället för att gå till bland annat skola, sjukvård och järnvägstrafik går Sveriges ökande rikedom till spekulering, ökade vinster och till privat konsumtion och sparande.

Statliga Rikstrafiken som ska ge pengar till bland annat järnvägstrafik över länsgränserna har fått ont om pengar. Huvudorsaken är att man för några år sedan blev ålagd av regeringen att även handla upp flygtrafik utan att anslaget ökades. Dessutom innehåller flera avtal indexregleringar för till exempel bränslepris vilket bland annat gjort att båttrafiken till Gotland blivit dyrare. Att samordningen mellan de statliga instanserna på området är dålig har också spelat in. Flyget prioriteras, och varje flygpassagerare till Pajala, Storuman, Hagfors och Torsby subventioneras med flera tusen kronor!

Läget är akut och Rikstrafiken aviserar därför indragningar av järnvägstrafik i bland annat Bergslagen, Norrland och Småland-Östergötland. Tåg i Bergslagen kan förlora minst en femtedel av sin trafik. Även Blekinge Kustbana som ska vara färdig elektrifierad 2007 får, med då nya Öresundståg och med en högklassig bana, det svårt att upprätthålla den entimmestrafik och de biljettpreiser som finns i dag på grund av Rikstrafikens pengabrist. Man pratar till och med om att ställa in elektrifieringen om inte länstrafikens ägare går in med mer pengar. Men de har ju som bekant kniven på strupen på grund av den av staten förda åtstramningspolitiken. Det är så tokigt att man inte tror det är sant och missnöjet mot besparingarna växer nu runtom i landet!

För att besparingarna helt ska undvikas behöver Rikstrafiken drygt 180 miljoner kronor under en femårsperiod. En spottstyver i ett sådant rikt land som Sverige. Gnidigheten i regeringskansliet (och särskilt hos Finansdepartementet) sitter dock djupt inne i väggarna och infrastrukturminister Ulrika Messing vill därför bara ge ytterligare 20 miljoner kronor i extra pengar till Rikstrafiken. Regeringen tror att man sparar men sanningen är att man istället förlorar oräkneliga miljoner på att lägga ner all den järnvägstrafik som man säger sig inte ha pengar till. Miljardinvesteringar i banor och tåg kommer till ingen eller till mindre nytta! Detta sker trots följande skrivning i statens regleringsbrev till Rikstrafiken: "Målet är att säkra en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet." Vidare talas det om att målet är en "positiv regional utveckling"!

Rikstrafiken ska inte prioritera miljövänlig trafik och ska nu enbart satsa på interregional trafik men när det gäller alla gränsdragningar finns det alltid någon ort eller linje som kommer i kläm. Det visar artikeln om Sävsjö i denna tidning. När det gäller länsbolagens satsningar på tågtrafik gynnas oftast de orter som ligger centralt i länet, orter som ligger nära huvudorten eller orter som får draghjälp av ett bredvidliggande län. Var ligger felet? Jo, hos våra rikspolitiker som tar fram stela bedömningsramar som inte alltid passar in i en komplicerad verklighet.

Jag kan för allt i världen inte förstå ändamålet med avregleringarna annat att det handlar om att man vill hitta nya marknader. Risken finns ju också att detta leder ett en

urholkning av demokratin när våra folkvaldas inflytande över viktiga samhällsfunktioner försvåras. Mitt intryck av läget för järnvägstrafiken i Sverige i dag är många nedslitna tåg, sämre service än tidigare både på många tåg och stationer, nästan ogenomträngliga biljettsystem och så de illavarslande signalerna om att staten genom Riks- trafikerna samt länsbolagens ägare landsting och kommuner på grund av orimliga ekonomiska lönsamhetsmål med medföljande besparingar är på väg att dra ner på järnvägstrafik i stora delar av landet och till utlandet. Två av Europas rikaste länder, Sverige och Norge, anser sig inte heller har råd att köra persontåg mellan sina huvudstäder. Det är ofattbart och en stor skam må falla över de styrande i de två broderländerna.

Det hela har heller inte enbart med EU:s avregleringsdirektiv att göra för bland annat Danmark, Finland, Portugal och Österrike tillhör ju också EU och där träffar man på en blomstrande järnvägstrafik med många nya tåg och genomtänkt service, det vill säga en järnvägstrafik för resenärerna.

Kortsiktighet och girighet har alltmer tagit över, och viktiga frågor för de flesta svenskar som regional utveckling i hela landet och en allmänt bättre miljö har fallit långt ner i dyn. Så svarar väg- och flygtrafiken i dag också för en nersmutsning och nedslitning av vår miljö som är helt utan motstycke i historien. Tidigare generationers slit och uppoffranden för ett rikstäckande järnvägsnät som skulle hålla samman och utveckla landet är i dag lite värt.



Trots en allt bättre standard på själva Västkustbanan har inte turtätheten och standarden på banans tåg inte blivit vad de flesta resenärer vill ha. Ett Öresundståg på väg från Köpenhamn till Göteborg gör på bilden uppehåll i Falkenberg. Foto den 25 april 2004, Norbert Pieper

Jag förstår inte ...

Jag kan heller inte förstå det man ofta hör att "bara vi ger mycket pengar till nya banor och till upprustning av existerande så löser sig resten". Det gör det kanske runt våra största städer där resandet är stort men inte överallt, vilket har visat sig. Västkustbanan, Nordlänken och banan mellan Karlstad och Oslo är exempel på sträckor där bättre banstandard faktiskt har gett en sämre fjärrtågstrafik än tidigare. Och att påstå att mer trafik kommer bara till exempel Västkustbanan är färdigbyggd är naivt. SJ har i dag knappast råd att köpa en ersättare till de snart utslitna X2000-tågen och inte nya intercitytåg för ny och utökad trafik över hela landet (tvåvåningstågen, som SJ själva inte hade råd att köpa och nu äga utan som i dag ägs av banken Nordea, ska väl mest användas i den ordinarie trafiken i Mälardalen).

När jag bodde i Stockholm på 70-talet fanns det entimmes fjärrtågstrafik mellan Stockholm och Malmö. I dag är denna trafik, trots att denna bana har en betydligt bättre standard än på 70-talet, glesare än för 30 år sedan. Dessutom är tågen kortare och det finns bara ett nattåg på sträckan, men inte alla dagar och inte hela året. På 70-talet fanns det flera nattåg och dessutom nattåg mellan södra Sverige och Norrland.

År 2010 invigs Botniabanan som är byggd för hastigheter upp till 250 km/t. Men vem som ska sköta fjärrtågstrafiken står fortfarande skrivet i stjärnorna. Några tåg som kan köra i upp till 250 km/t finns inte i dag i Sverige. Nya snabbtåg tar tid att beställa och något överskott på till exempel X2000-tåg finns det inte. Risken är att det som mest blir en daglig tur med X2000 Stockholm-Sundsvall-Umeå.

Att det inte duger med att bara satsa på banor utan att det också krävs pengar till trafiken är en inställning som tar tid att få politiker att inse. Under 90-talet och fortfarande har många politiker, tjänstemän och andra järnvägsintresserade litat på att den materiel som de privata bolagen vid vinnande av ett anbud tagit över av SJ skulle lösa fordonsproblemet. Så har det till exempel varit med nattågstrafiken till Norrland. Eller så har man levt på det faktum är länsbolaget köpt in tåg till trafiken. Men SJ:s materiel börjar ju som tidigare nämnts att bli rejält nedsliten (vilket dessutom beror på hård användning och inte tillräckligt bra underhåll) och länsbolagen kommer framöver att få allt mindre pengar till fler tåg på grund av besparingar.

Slutord

Några tankar på att Dan Anderssons utredning ska leda till så mycket bättre järnvägs- trafik har jag inte, därtill finns det för många avregleringsvänliga politiker i regering och riksdag. Men inställningen till avregleringarna håller hos allmer svenskar på att svänga, så att kritik mot avregleringarna nu kan hittas även hos till exempel borgerliga ledarskribenter. I Tyskland har till och med förbundskanslern Gerhard Schröder sagt sig vara mot en avskiljning av infrastrukturbolaget DB Netz AG från järnvägsbolaget DB. Privatiseringen av de tyska järnvägarna skjuts nu dessutom upp då bland annat förbundsdagen, industribetsgivarna och järnvägsfacket är emot privatiseringen. Vinstmaximering som det övergripande målet måste nu slopas bland annat inom järnvägen. Uppdraget till de statligt ägda företagen bör istället präglas av långsiktighet och handla om samhälls- och medborgarytta.

Så kanske avregleringsutredningen ändå kan vara en början en till förändring av den förda politiken. För jag kan inte tro att dagens billiga buss- och flygresor kan bli något annat än en parentes i historien. Framtiden måste ligga hos den miljövänliga järnvägen. Vad jag mest saknar i dag på järnvägens område är någon instans i regeringen eller riksdagen med en rejäl budget och som tar ett helhetsgrepp på hela järnvägssektorn och ser långsiktigt framåt på banor, trafik, fordon och service. Jag saknar också en debatt om järnvägens framtid där de som åker mest tåg deltar, det vill säga kvinnor, ungdomar, pensionärer, lågavlönade, arbetslösa (varav många är utan bil), och inte bara högavlönade tjänstemän och tyckare som ofta är medelålders män (vilket väl tydligt referaten från olika seminarier i bland annat denna tidning visar)!

Och Järnvägsfrämjandet då? Detta ovan nämnda borde vara vår viktigaste fråga och här skulle vi kunna göra en bra och viktig insats. Kontakta gärna någon av föreningens aktiva och säg din mening i denna fråga. Adresser finns på sidan två och på vår hemsida eller kan fås från undertecknad.

Mats Andersson

Konferens om tågets framtid

Den 14 oktober i år hade Trafikutskottet och Banverket (BV) kallat till konferens med titeln "Vart är tåget på väg?" Undertecknade deltog för Järnvägsfrämjandet. Ur inbjudan: Huvudpunkter: Järnvägen och de transportpolitiska målen, Vad finns i tredje järnvägspaketet? samt Varför och hur skall järnvägen avregleras?

Avsikten är att riksdagen under våren 2005 skall behandla en ny transportpolitisk proposition. Flera utredningar som rör järnvägssektorn och transportbranschen förbereder nu arbetet i Regeringskansliet inför den nya propositionen som väntas komma. Det transportpolitiska beslutet år 1988 innebar ett viktigt steg för järnvägen i Sverige. Då inleddes en satsning på att utveckla infrastrukturen och att förtydliga aktörernas roller och ansvar inom järnvägssektorn. Under 1990-talet fattades ytterligare politiska beslut för att reformera sektorn, bland annat genom att öppna marknaden för godstrafik och samhällsköpt persontrafik. Även den europeiska järnvägssektorn har reformerats till en del genom samarbetet inom EU. De så kallade järnvägspaketen syftar till att underlätta internationell trafik och att öppna de nationella marknaderna.

Första talare var **Bo Bylund, Banverket**, som gjorde en bedömning av hur de fem huvudpunkterna i 1988 års beslut har uppfyllts. Han började med att påminna om de förändringar som har gjorts under nittonhundranittioalet och fram till nu:

- Delning av SJ
- Infrastruktursatsning
- Länstrafikhuvudmännen får regionalt ansvar
- Trafikupphandling i konkurrens
- Godstrafiken avregleras
- Tågtrafikledningen till Banverket
- Lägre banavgifter
- Rikstrafiken bildas
- SJ delas upp i flera bolag
- Järnvägsstyrelsen bildas

En genomgång av huvudpunkterna:

1. Utveckla infrastrukturen för 2000-talets behov

Investeringarna per år har varierat mycket, från mindre än en miljard i slutet av åttio-talet till två toppar på cirka tio miljarder med en rejäl svacka emellan. De senaste åren har de legat mellan sex och åtta miljarder. Bylund beklagade denna ojämna fördelning, som försvårar ett effektivt utnyttjande av investeringsmedlen. Utöver detta har det skett stora investeringar i fordon, framför allt i X2000.

2. Transportsystemet skall vara effektivt

Trafiken har ökat avsevärt, på de senaste 5 åren cirka 31 procent på persontrafiksidan, vilket innebär att vi ligger högst inom EU i ökningstakt. Även när det gäller marknadsandel på godssidan ligger vi bra till, cirka 25 procent, varvid malmtrafiken bidrar ganska mycket. Enligt en forskningsrapport, tyvärr ej helt aktuell, har de flesta upphandlingarna under nittio-talet lett till lägre kostnader för skattebetalarna. LKAB fick avsevärt lägre transportkostnader när SJ:s monopol upphörde. Om man jämför antalet anställda i järnvägssektorn med utfört transportarbete ligger Sverige i särklass bäst till i EU, vilket enligt Bylund beror på att det i de flesta andra länderna förekommer betydligt större skattestöd till järnvägen.

3. Trafiken skall betala sina miljökostnader

I KomKoms utredning 1988 sattes ett ambitiöst mål att sänka koldioxidutsläppen, men detta har ej uppnåtts utan utsläppen ökar. Man föreslog att skatten på diesel skulle höjas rejält för att få över mera trafik till järnväg, men detta visade sig ej vara politiskt möjligt. Som en slags kompensation sänktes i stället banavgiften, en teveegad åtgärd enligt Bylund, eftersom det innebär lägre intäkter till BV och därmed minskade investeringsmöjligheter.

4. Ökad trafiksäkerhet

Man har funderat på om omregleringen av järnvägen har medfört ökade risker men statistiken visar ej på någon sådan tendens. Antalet omkomna passagerare i järnvägstrafik ligger i Sverige klart under genomsnittet för EU och har varit nere på noll under flera år.

5. Tillfredsställande trafikförsörjning i alla delar av landet

Denna punkt berördes mycket kortfattat, det egentligen enda som nämdes var en jämförelse av regionaltrafiken i Stockholm, Göteborg och Malmö. Det är som bekant i princip fullt på spåren i Stockholm och Göteborg, varför trafiken där har haft en svag utveckling jämfört med den i Malmö.

Nästa talare var **Kjell Dahlström**, nyutnämnd generaldirektör i **SIKA**, Statens institut för kommunikationsanalys: "Järnvägen och de transportpolitiska målen". De övergripande målen har delats upp i delmål, som Bylund redogjorde för. Det tillkom ytterligare ett mål 1998: Jämställt transportsystem.

Några slutsatser som SIKA redovisat 2004:

- Givna resurser utnyttjas inte så att största möjliga samhällsnytta uppnås
- Tillgängligheten ökar
- Infrastruktursatsningar tycks inte bidra till regional utveckling

- Kvinnor är dåligt representerade i trafiksektorn
- Genomgående hög transportkvalitet och tågens punktlighet ökar
- Järnvägens säkerhetsmål har i princip uppnåtts
- Tyngre bilar, fler lastbilar och ökande trafik motverkar bränsle-effektiviseringen

Järnvägen bidrar till miljöbelastningen främst med buller.

Några trafikpolitiska dilemman:

Dilemma 1. VTI och vissa andra forskare anser att

- persontrafik med tåg är bara företagsekonomiskt lönsam mellan Stockholm och Göteborg/Malmö
- Norrbottenbanan, Hallandsåstunneln och Citytunneln i Malmö hotar på sikt den ekonomiska tillväxten i Sverige

Motbild: Norrtåg (en sammanslutning av järnvägsintressenter i Norrland) anser att utbyggnad av järnväg längs hela Norrlandskusten minskar restiderna drastiskt och skapar större sammanhängande arbetsmarknader och ekonomisk tillväxt. Stambanorna går delvis fel, vilket BV:s investeringsplaner ej råder bot på. Exempel: Det finns inte direktförbindelse mellan Uppsala och Västerås, som bara ligger 70 kilometer från varandra. Det finns ingen aktuell analys av vad en järnvägsutbyggnad i de tätbefolkade delarna av landet skulle innebära.

Dilemma 2. Skall vi ha 22 monopol på trafikområdet: 21 trafikhuvudmän + SJ?

Järnvägstrafikutredningen föreslår:

- Samtliga trafikrätter avskaffas
- Licensierade tågbolag tillåts konkurrera över hela järnvägsnätet
- Rikstrafiken och trafikhuvudmännen kan göra upphandling om kommersiella aktörer inte upprätthåller önskvärt utbud

Lena Ericsson, Banverket "Vad finns i Tredje järnvägspaketet?". De flesta transportslagen är avreglerade inom EU: Lastbilar, långväga bussar, sjöfart, flyg. Huvudsakliga mål för järnvägspolitiken:

- Tillskapande av en gemensam marknad för järnvägstransporttjänster
- Tillskapande av en gemensam marknad för järnvägsmateriel
- Jämbördiga villkor för konkurrensen mellan transportslagen
- Främjande av en hållbar utveckling genom stimulans av de transportslag som är mindre skadliga för miljön

Genomförandet av lagstiftningen har gått ganska trögt.

- Arbetet påbörjades 1991
- 1996 antas Höghastighetsdirektivet
- 2001 antas första paketet samt direktivet om konventionella tåg
- 2004 antas andra paketet: säkerhet, driftskompatibilitet, fri godstrafik, inrättande av en järnvägsbyrå
- 2004 Förslag om ett tredje paket

Tredje paketet omfattar

- Öppnande av marknaden för internationell persontrafik år 2010, inklusive cabotage (rätt att frakta passagerare mellan stationer på hela sträckan vid internationell trafik)
- Gemensamma behörighetskrav för personal

- Kvalitetskrav i godstrafik
- Passagerares rättigheter och skyldigheter vid internationell trafik

Av dessa är det egentligen bara frågan om behörighetskrav som har kommit igång på allvar. De övriga tre ligger på beredningsstadiet, i olika faser.



Kan verkligen en avreglering ge oss en bättre godstrafik på järnvägen? I Björkliden sker här ett lokförarbyte, från norman till svensk. Foto den 30 juni 2004, Bengt Rosén

Paneldiskussion med cheferna för SIKA, Rikstrafiken, BV, SJ, SLTF och Tågkompaniet

Moderator var Lars Berggrund från Banverket och ämnet var "Varför och hur ska järnvägen avregleras?" Berggrund ställde en serie frågor till panelen, men någon debatt deltagarna emellan förekom inte. Inte heller publiken tilläts ställa frågor eller komma med förslag.

Man var ganska överens om att avreglering och konkurrensutsättning är bra både för resenärerna och trafikföretagen med det viktiga tillägget att den måste ske på rätt sätt, så att inte vissa aktörer gynnas otillbörligt. Det får ej inträffa att utländska operatörer med skattesubventioner i hemlandet får konkurrera ut inhemska aktörer utan stöd. SJ-chefen Jan Forsberg tillfrågades av Berggrund om sin syn på avregleringen och meddelade bland annat att Frankrikes järnvägsbolag får 4 miljarder i statsstöd om året. (Jacobs kommentar: Är det så troligt att till exempel tyska skattebetalare är så pigga på att subventionera svensk järnvägstrafik under någon längre tid? Det finns förstås en risk att man först dumpar sig in och sedan ökar priset eller försämrar utbudet men det borde gå att minska denna risk genom ett strikt upphandlingsförfarande. Vi har ju tyvärr sett exempel på mindre lyckade upphandlingar.) Märta-Lena Schweiger från SLTF inskräpte att konkurrens i upphandlingar fungerar, men angäen-

de en total avreglering menade hon att det inte finns någon marknad att konkurrera om. Någon sorts monopol behövs, hävdade Märta-Lena. Det rådde osäkerhet om vilken modell som har störst möjlighet att uppfylla de transportpolitiska målen. Att de skulle vara helt uppfyllda till 2007 bedömdes som mindre troligt.

Paneldiskussion med riksdagspartierna

Ämnet var "Avreglering – rätt väg för att uppnå de transportpolitiska målen?" och även här förekom bara interaktion mellan Berggrund och panelen. Riksdagens trafikutskotts ordförande, miljöpartisten Claes Roxbergh var i Bryssel och ersattes av Mikael Johansson.

Diskussionen gav egentligen inget nytt. De borgerliga partierna förordar avreglering/konkurrensutsättning med vettiga villkor, och vänsterpartiet vill ej detta. Karin Svensson Smith från (v) ansåg att erfarenheten från andra länder med avreglering är dålig. Det finns en skillnad mellan (m) och (kd) å ena sidan och (c), (fp) och (mp) å andra när det gäller hur långt avregleringen/konkurrensutsättningen skall drivas. Socialdemokraten Jarl Lander var ganska diffus, vilket ju är det vanliga för representanter för ett styrande parti, som ej får lova något bestämt när det pågår propositionsarbete. Mikael kunde till att börja med ej riktigt bestämma sig om han skulle sitta bredvid (v) eller i den borgerliga gruppen. Han ville ha lokala lösningar som kan gynna nya idéer som passar de lokala förhållandena och lutar alltså mera åt mångfald.

Man uttryckte en förhoppning från borgerligt håll om att komma fram till ett gemensamt synsätt med (s), det sades att det är ju faktiskt under en socialdemokratisk regering som de stora avregleringarna har genomförts.

Slutligen tog Berggrund upp frågan "Hur skall vi ställa oss till det som pågår på EU-nivå?" Majoriteten tyckte att Sverige bör driva på avregleringen även i övriga EU-länder, vi kan inte fortsätta att vara mest avreglerade medan andra ligger kvar i monopol-system. Det finns ett stort motstånd mot avreglering i vissa länder, där det verkar som om Frankrike är mest emot. (Detta gäller även inom andra områden, till exempel el och flyg).

Thomas hade per telefon ombetts av Eie Herlitz att påminna Claes Roxbergh om att miljöpartiet på kongress i Växjö beslutat kräva moratorium för vidare avreglering inom kollektivtrafiken, men i dennes frånvaro, ställde han frågan efteråt till Mikael. Denne svarade dock, att så arbetar partiet inte längre. Kongressbeslut gäller tydligen bara för ett år inom miljöpartiet.

Jacob Bagge och Thomas Görling

**VI PÅ REDAKTIONEN ÖNSKAR ALLA
MEDLEMMAR OCH SYMPATISÖRER**

**EN GOD JUL OCH
ETT GOTT NYTT ÅR!!**

Första steget för en Barents Link

Redan i mars nästa år planeras det för provtur med containertåg från Kina till nordnorska Narvik för vidare utskeppning med båt till USA. Det kan visa sig bli ett första steg mot en betydande järnvägssatsning i nord.

Det är problem med transportkapaciteten för den snabbt växande handeln med Kina som gör att amerikanerna ser efter alternativa transportleder. Att använda containertåg genom Ryssland, Finland och Sverige fram till hamnen i nordnorska Narvik har därför dykt upp som ett aktuellt alternativ. I Narvik har man med utvecklingsbolaget Futurum AS som det drivande navet sedan länge arbetat med att ta fram ett transportkoncept inriktad på kombilaster tåg-fartyg. Ett koncept som man nu lyckas lansera för amerikanska logistikexperter.

Kapacitetsproblem

Amerikanerna har stora kapacitetsproblem i hamnarna eftersom handeln med Kina har sprängt alla prognoser. Enligt planerna skulle man år 2020 vara uppe i 8,7 miljoner containrar från Kina till USA. Redan nu uppger det amerikanska fraktbolaget Pacer Global Logistics att det taket redan är nått, och att det nu krävs hamninvesteringar på uppåt 40 mrd dollar endast i Kalifornien för att klara kapacitetskraven för den allt mer växande handeln med Kina. Emellertid anser man inom transportbranschen i USA att dessa investeringar knappast blir av. Därmed stryps hamnkapaciteten på den amerikanska stillahavskusten. Amerikanerna måste därför ta fram alternativa lösningar och ser på möjligheten att styra mer av de översjöiska fraktvolymerna över till hamnar på USA:s östkust.

Starkt stöd i USA

En annan orsak till att välja en västlig transportled med tåg-båt för utskeppning via en skandinavisk hamn vid atlantkusten är att Kina har flyttat stora delar av sin lågprisproduktion till landets västliga provinser. I USA stöds planerna på en alternativ transportled med tåg och båt Kina-Ryssland-Finland-Haparandabanan-Malmbanan-Narvik-USA:s östkust av bland andra varuhusjätten Wall-Mart, som är en av de verkligt stora kunderna av varor från Kina.

Nu återstår att göra transportkorridoren känd. Som ett led i detta planeras därför en provtur i februari-mars nästa år. Enligt aktörerna i Narvik hoppas man att en del av transportererna inför julhandeln i USA år 2005 ska gå via Narvik. Det följer stora kostnader med att lägga om transportrutten och aktörerna måste kunna försäkra sig om att allt fungerar innan de går in i projektet.

Synergieffekter

Tänker man i banor av synergieffekter för Nordkalotten/Barentsregionen (också kopplad till Botniabanan och en framtida Norrbotniabana samt att man på nytt tar fram

planerna på en Nordnorgebana) måste detta medföra en fortgång i planerna om att bygga en Barents Link öst-väst på Nordkalotten. Det kräver ombyggnad och modernisering av delar av bannätet. För svensk del gäller det att snabba på med utbyggnaden av Haparandabanan, installation av spårviddsväxlare i Haparanda/Tornio samt att finnarna utför nödvändiga uppgraderingar av sitt bannät då främst sträckan Tornio-Kemi-Oulu. Sen återstår byggande av en ny mellanriksbana mellan Finland och Ryssland som ger förbindelse till Murmanskbanan.

Att kunna köra genomgående person- och godståg mellan Narvik och norra Finland via Malmabanan och Haparandabanan och vidare till Helsingfors och Murmansk/Archangelsk, kanske kan visa sig bli en realitet i en inte alltför fjärran framtid.

Kräver samverkan

Men då måste både politiker, myndigheter, näringsliv och transportoperatörer i de nordliga landsdelarna hitta rätt koncept för samarbete och samverkan inom former som fungerar både organisatoriskt och operationellt. Allmänhetens engagemang är heller inte utan betydelse. Man får för all del undvika att det byggs upp "byråkratislott" och (EU-motiverade!) gränsbarriärer som gör att dynamiken i projekten "dör ut"! Det har vi en viss erfarenhet av i nord.

Första steget blir ju att aktörerna lyckas samverka över landgränserna i nord och att man genom samarbete med ryssarna och kineserna lyckas slutföra och kvalitets-säkra ett transportupplägg som amerikanerna vill köpa. Eller för att säga det som så; att man genom duktighet och samverkan verkligen får containertåget på spåret. Det skulle vara ett plus för Nordkalotten på mer än ett sätt. **Gunnar A. Kajander**

Seminarium i Stockholm

Konsultfirman Transek har färdigställt två rapporter åt nätverket Järnvägsforum, som den 18 oktober anordnade ett seminarium för att presentera och diskutera dessa. Moderator var Guy Ehrling. Undertecknade deltog för Järnvägsfrämjandet.

Christian Nilsson från Transek började med att presentera sin rapport *En konkurrenskraftig svensk järnväg*. Transporterna är viktiga för samhällets funktioner; om inte dessa fungerar, fungerar inget annat heller, förklarade Christian. Han jämförde järnvägens omfattning i olika länder och anförde datakällorna Eurostat, UIC, NERA (National Economic Research Association) och SIKA. Det gavs en reservation att indatauppgifterna ej alltid är jämförbara, så till exempel finns Malmabanan och Connex ej med i uppgifterna för Sverige, vilket man dock anser ej påverkar helhetsbilden.

Några statistikuppgifter om Sveriges placering i jämförelse med andra EU-länder, de flesta från år 2002:

- Trafikerad bana per ytenhet: Cirka 20 km per 1000 km². Endast fyra länder har lägre värde

- Trafikerad bana per miljoner innevånare: Cirka 1 100 km. Endast Finland har högre värde
- Andel dubbelspår: Cirka 28 procent. 7 länder har mindre
- Andel elektrifierad bana: Cirka 78 procent. Belgien och Schweiz har mera
- Personkm per innevånare och år: Cirka 700. Få men långa resor. Sverige ligger ungefär i mitten bland EU-länderna
- Resandeutveckling 1995 till 2001: Cirka 35 procent. Medelvärde för EU + Norge + Schweiz: Cirka 12 procent
- Antal anställda per spårkm, år 2001: 1,3. Klart lägst inom EU
- Transportarbete, miljoner personkm + tonkm, per år och anställd, Cirka 1,6. Högst inom EU
- Utnyttjandegraden personkm per tågkm: Cirka 100. Något under medel för EU
- Utnyttjandegraden tonkm per tågkm: Cirka 600. Något över medel för EU

Christian avlöstes nu av *Stehn Svalgård*, som presenterade den andra rapporten, *Framtiden efter framtidsplanen*. Han visade ett förslag till handlingsprogram med bland annat dessa punkter:

- 1 Transportvision
- 2 Ska vi satsa på höghastighetståg?
- 3 Svenskt engagemang i Fehmarn Bält
- 4 Bevaka utvecklingen i Centraleuropa
- 5 Utveckla planeringsprocessen

Många experter har uttalat sig om Banverkets framtidsplan. Man är överens om att den är en nödvändig satsning, men inte om de politiska prioriteringarna. En tydligare vision önskas, liksom en omstrukturering av järnvägsnätet och en större helhetssyn. Man efterlyser också en kundanpassning av godstransporterna. Vad som återstår att göra är att ta i tu med brister i kapaciteten kring storstäderna och i det kapillära nätet.

Svalgårds medförfattare *Göran Tegnér* tog nu över talarstolen. Han framhöll att det gjorts många utredningar om järnvägsutbyggnad men fann inga entydiga svar. Han gjorde gällande att höghastighetståg (tåg med en högsta hastighet på 250-350 km/h) skulle ge 43 procent kortare restid. Ändå tror varken Banverket eller Transek på att Götalandsbanan skulle bli lönsam.

Göran visade sex prognoser där de olika resultaten förbryllar. KTH:s prognos är den mest optimistiska. Persontågens marknadsandel i Sverige minskade fram till 1992 men har därefter ökat. Det är bara 15 procent dyrare att bygga höghastighetsbana än en traditionell bana, hävdade Göran. Tillväxteffekten får inte förringas.

Staffan Håkanson, Järnvägsforum, begärde ordet och påpekade, att toppfarten definierar kostnaden, restidens nyttan. Operatören tjänar på det kortare omloppet, det går åt färre tåg. Norrmännen är dock rätt ointresserade av höghastighetståg. Det ökande tågresandet till Arlanda borde få planerarna att satsa på tåg till Landvetter och Sturup.

Näste talare var *Lars Hallsten* från Svenskt Näringsliv. Han pekade på vikten av samverkan på olika nivåer: infrastruktur: terminaler/operatörer – företag; persontrafik: buss/bil – tåg; godstrafik: lastbil – tåg. Transporter ger tillväxt och välstånd, fastslog Hallsten och fortsatte: Resor förstorar arbetsmarknaden och minskar de geografiska transaktionskostnaderna. Han ansåg att systemperspektivet har dominerat och föreslog att man mera skulle se till transportmarknadens sätt att fungera. Det kommer flera företag som verkar inom flera transportsektorer.

Nu äntrade *Per Jessing* från Sjöfartsforum talarstolen. Hans uppfattning var att bilen är vinnaren i transportloppet. Interaktionen järnväg – sjöfart är nästan noll. Det viktiga är det europeiska perspektivet, ansåg Per. Man ska kunna byta transportslag på ett effektivt sätt, hävdade han och påpekade att Sveriges största hamn, Göteborg, har enkelspår fram till hamnen. Det måste finnas lastbärare som passar flera transportslag. För att järnvägen skall vara konkurrenskraftig behövs prioritet för godståg.

Nästa föredragshållare var en storväxt, skäggprydd man lystrande till namnet *Harald Rosén*. Han är känd för att inte skräda orden när han talar för lobbyorganisationen Svenskt Flyg. Inte oväntat underströk han att regionerna behöver goda flygförbindelser för tillväxt. Men den största konkurrenten är bilen; flyg, tåg och buss samarbetar allt mer. Flygbolag utan starka flygpartners på storflygplatser samarbetar ofta med tåg för att vidga marknaden. Trots att Eurostar har över 50 procent av resorna London-Bryssel går den med miljardförlust. Arlanda Express har 8 000 resenärer om dagen.

Direkt efter lunchen vidtog en presentation av "Vi resenärer", framförd av *Jan-Åke Bosell*, en kortväxt och dynamisk talare. Vi resenärer kallar sig en idégrupp, som vill företräda kollektivresenärernas intressen. Han listade en mängd kritiska synpunkter, som vi järnvägsfrämjare känner igen: vad hjälper nya spår när det inte finns någon att fråga, när det inte finns sittplats på tåget och när tåg är försenade och inställda osv. En ny aspekt var så kallade felparkerade tåg, som stannar långt ut på plattformen så att resenärerna får onödigt långt att gå för att komma ut från stationen, byta tåg eller söka upp en taxi. Ibland, till exempel på Stockholm C, skulle man kunna köra längre fram och sedan backa när resenärerna gått av.

Men tåget kan bli bättre:

- om barn och familjer får anpassade utrymmen
- om tågets möjligheter till service ombord tillvaratas
- om man tryggt och bekvämt kunde förvara sitt bagage under resan och inte behöva trängas redan på tåget i Stockholm på väg till skidsemester i Dalarna
- om man inför enklare biljettsystem, som alla kan utnyttja, även utan internet

Tåg är en del i ett större system, framhöll Jan-Åke. Men just nu "backar" tåget: Linx är under avveckling, Flemingsberg avbemannad, halvtimmestrafikerna på Västerås redan borta. I en nära framtid är Arlanda C hotad, X2000 har profilerats ner eller avvecklats. Allt fler måste byta tåg under resan.

Resenären ska kunna köpa biljetten genom hela resan, argumenterade Jan-Åke men förbisåg att man sedan länge kan köpa en resplusbiljett i de flesta relationer. Han avslutade med att kora det vinnande laget: spår, tåg och stationer, men där ska

finnas personal när det pågår trafik.

Denna gruvliga salva erbjöds nu SJ-chefen *Jan Forsberg* besvara. Denne upprepade sitt mantra från tidigare debatter: "Vi erbjuder den tågtrafik som trafikanterna efterfrågar. Vi lyssnar på resenärerna och skall göra trafikantenkäter varje år. Vi skall träffa alla länsstrafikföretagen och andra samarbetspartner."

Ämnet "Vad gör järnvägen attraktiv för transportköpare?" togs nu upp av *Nils-Gunnar Ljungqvist* på KF:s speditjonsavdelning. Han gjorde en historisk exposé för att visa att KF alltid använt järnväg så långt möjligt. I dag körs 135 000 ton/år med tåg. COOP har satt som mål att ha miljövänliga transporter, trots att tågtransporter är en tidskrävande och kostsam hantering, medan lastbilen "lossar sig själv". Han avslutade med att påvisa, att om järnvägen ska vara ett alternativ för färskvarutransporter krävs snabba tåg, god punktlighet, trovärdig prissättning och goda kombinationsmöjligheter lastbil/tåg. Den besvärligare lasthanteringen måste kompenseras med kortare transporttider. Färskvarutransporter kräver sena avgångar och tidiga ankomster, problem för järnvägen att klara.

Lars Berggrund berättade hur Banverket möter framtiden. Han hävdade att de 107 miljarder som Banverket fått för utveckling av järnvägsnätet är otillräckliga och menade att det behövs minst 150 miljarder. Han ställde den retoriska frågan: Var står Banverket 2020? Svaret kan läsas i verkets handlingsprogram. Där står att Banverket ska: ta tag i höghastighetsfrågorna, skapa bättre kapacitet i storstäderna och satsa på Nordiska triangeln (men vad gör Norge?). Att bygga järnväg är en del av samhällsbygget. Det är nu det finns utrymme för diskussioner om visioner och prioriteringar. Han varnade "Järnvägslobbyn" för att vara alltför teknikfixerad. Framtiden har stora möjligheter, om man hanterar den rätt, avslutade Berggrund.

För Järnvägsforum talade *Roger Kristenson*. Han listade vad han kallade järnvägens fyra hörnpelare:

- Ökade investeringar i infrastrukturen och järnvägens utveckling, för att ge goda möjligheter för såväl snabbtåg, normaltåg som godståg
- Skapa förutsättningar för ökad konkurrens i järnvägens alla led
- Renodling och tydliggörande av aktörernas roller inom järnvägssektorn
- Införande av en transparent järnvägslagstiftning

I den följande diskussionen märktes några överraskande utsagor: Berggrund: "Banverket har insett att vi inte ska ha höghastighetståg i Sverige" (var det detta som menades med hans tidigare uppmaning "Ta tag i höghastighetsfrågorna!"), Rosén: Flygpriserna är under botten och kan bara stiga, Ehrling: Deutsche Bahn har gjort försök med kraftigt sänkta priser, Berggrund: "Det går inte att konkurrera med en väg som går fram till grinden".

Jacob Bagge och Thomas Görling

NÄSTA NUMMER AV KLART SPÅR

NUMMER

1

SISTA DATUM FÖR BIDRAG

1 februari

UTGIVNING

mitten av mars



Här kommer fyra kort från ombyggnaden av Hallsbergs rangerbangård. Den 5 kilometer långa rangerbangården är indelad i tre områden; infartsgruppen, där tåg kommer in, riktninggruppen på bilden, där tågen sorteras och som nu har utökats från 28 till 32 spår, och utfartsgruppen (varifrån kortet är taget) där de nya tågsätten lämnar bangården. Foto den 15 juli 2004, Lars Carlsson



Nästa bild visar en spårgående jättemakadamsug i arbete. Med den kan man snabbt suga upp grus, stenar eller makadam. Fram till den 29 oktober arbetade som mest 350 man dygnet runt för att färdigställa bangården som lutar hela vägen, i genomsnitt 6 meter per kilometer. Foto den 15 juli 2004, Lars Carlsson



Bild tre visar den nya rangervallen med rangertornet i bakgrunden. Vallen är bangårdens midja och den har nu höjts med 1,5 meter samtidigt som den flyttats närmare infartsgruppen och utökats med ett nytt spår, ny kryssväxel, nytt bromssystem och fällbara stoppbockar. Ett tåg kan släppas åt gången över vallen. Den stora vinsten med ombyggnaden är att rangeringen blir säkrare genom att den automatiseras. Med ytterligare ett spår på rangervallen blir anläggningen också mer driftssäker. Foto den 4 augusti 2004, Jan Eriksson



På den sista bilden från Hallsberg ser vi en del av bangården med bland annat fyra av Banverkets motorvagnar. På bangården, som är Sveriges största, växlas varje år 320 000 vagnar. Foto den 13 augusti 2004, Jan Eriksson

KORTNYTT OM JÄRNVÄG



Persontrafiken till Norge

Den 1 januari startar SJ X2000-trafik på sträckorna Stockholm-Karlstad och Göteborg-Malmö. Trafiken på sträckan Oslo-Göteborg körs av NSB och det blir tre turer i vardera riktningen på vardagarna och på den svenska sidan stannar tågen i Ed, Öxnered och Trollhättan. Att trafiken mellan Göteborg och Oslo fortsätter beror bland annat på att Västtrafik går in och bidrar ekonomiskt till trafiken. Mellan Stockholm och Oslo kör SJ trafik under helgerna och under sommaren. SJ ser även över möjligheterna att köra nattågstrafik mellan Oslo-Malmö och Oslo-Stockholm från och med sommaren 2005.

Mats Andersson

Nedlagd trafik – saneringsarbeten

På grund av inträdet av ett flertal europeiska stater i EU den 1 maj i år blev Rollende Landstrasse (RoLa; lastbilar på tåg) linjen Dresden(Tyskland)-Lovosice (Tjeckien) i en hast så olönsam att den lades ner den 19 juni. Beläggningen var då nere i 10 procent. Trafikministerierna i både Tyskland och Tjeckien jobbar nu på ett nytt projekt med kombitrafik (alltså utan chaufförer och dragbilar) som ersättning för den nedlagda RoLa-linjen.

Ny snabbgodstrafik Turkiet-Tyskland

Den 9 maj i år skickades ett testgodståg iväg från Istanbul till Köln. Det 500 meter långa testgodståget vinkades iväg av själva DB-chefen Mehdorn och TCDD-chefen Karaman. Tåget var framme efter 79 timmar, 20 timmar tidigare än planerat och drogs hela vägen av ett av DB:s fyrströmslok av littera 189 (där ser man ... det går bara man vill!). Vägen gick från Istanbul-Halkali via Bulgarien, Rumänien, Ungern och Österrike till Köln-Eiffeltor. Efter den här framgångsrika företeelsen kommer ett godståg med namnet "Asien-Europa-Express" att gå regelbundet på denna sträcka. Delaktiga i projektet är DB:s godsbolag Railion, de turkiska statsbanorna TCDD och de bulgariska, rumänska, ungerska och österrikiska statsbanorna samt den ungerska privatbanan GySEV. Marknadsföringen sker genom Stinnes (DB:s) dotterbolag Railog. Eftersom lastbilarna behöver 6 dygn för att köra den distansen innebär tåget helt klart en tidsfördel för godset. (*Lokrundschau sep/okt 2004*)

Norbert Pieper

FÖRENINGEN



Föreningen i Pressen 2004

I **septembernumret** av **Gröna Nyheter**, tidning för miljöpartiet i Uddevalla, skriver Thomas Görling i riks och lokalavdelning väst om att Vägverket vill lägga ner Bohusbanan. Christer Wilhelmsson, ordförande i lokalavdelning väst håller för närvarande på med en undersökning om servicen på stationerna i Syd- och Västsverige. En undersökning som under nästa år kommer att presenteras för olika beslutsfattare. Christers arbete beskrivs i stora artiklar i **ELA den 10 augusti**, i **Alingsås tidning** och **Hallands Nyheter den 16 augusti** samt i **Bohusläningen den 1 september**. I ELA beskrivs också punktvis hur vår förening vill förbättra järnvägstrafiken i Västsverige,

och i Hallands Nyheter redovisas servicen i Kungsbacka, Varberg, Falkenberg och Halmstad. Varberg får betyget "levande" medan Falkenberg får bottenbetyg. Bäst service anser Christer att resenärerna får i Göteborg och Skövde, medan stationen i den stora staden Borås är ett skräckexempel på en station med dålig service.

Vi hälsar följande nya medlemmar välkomna i Järnvägsfrämjandet!

Peter Andersson, Skövde

Gösta Carlsson, Varberg

MÖTEN

Följande möten hade kommit till redaktionens kännedom vid tidningens pressläggning. Ytterligare information om mötena fås, om ej annat anges, av respektive riks- eller lokalavdelningsordförande, adress på sidan två.

- 29/1 **lokalavdelning syd**; möte kl. 12.30 i biblioteket på Karl XII gatan 11 i Lund. Föranmälan till Lennart Berglind-Dehlin, tel. 046/30 76 64, senast den 26 januari
- 5/2 **lokalavdelning väst**; kl. 13 öppet styrelsemöte i Karlstad på temat "Trafikmöjligheter i Värmland". Lokal: Gamla stinsbostaden vid Karlstad C. Deltagare: Lars Yngström, Tågab och förhoppningsvis någon talare från Karlstads universitet
- 12/3 **lokalavdelning Bergslagen**; årsmöte i Borlänge. Samling på Borlänge C kl. 12.30
- 3/4 **lokalavdelning syd**; årsmöte i samband med studieresa till Köpenhamn för att titta på den spårburna lokaltrafiken. Mer inf. av ordföranden och i nästa nummer. Anmäl gärna ditt intresse i förväg
- 16-17/4 **föreningens årsstämma** i Stockholm. Preliminärt datum, alternativt datum den 23-24/4. Mer information i nästa nummer.

FÖRSÄLJNING

Försäljningen finns ej med i detta nummer. Det går ändå bra att beställa från lokalavdelning syds försäljningsavdelning och vi hänvisar då till försäljningslistorna på hemsidan och i Klart Spår 3/04.

Tyvärr blev det fel kontonummer till syds försäljning i Klart Spår nummer 3 2004. Så här ska det vara: **För porto och kuvert tillkommer 8 kr för varje beställning, vid köp av mer än en av våra skrifter 14 kr per beställning.** Beställning görs genom insättning av aktuellt belopp på **lokalavdelning syds bankgiro med kontonummer 5718 – 6835.** Observera att inga mer medel skall betalas in på Markaryds Sparbanks postgirokonto. Ange tydligt det du vill beställa. Har du frågor kontakta Mats Andersson, adress på sidan två.

BEGRÄNSAD EFTERSÄNDNING

Vid definitiv eftersändning åter-
sänds försändelsen med nya
adressen på framsidan
(ej adressidan)



En fredag eftermiddag på stationen Gare de Lyon i Paris, varifrån det går tåg till sydöstra Frankrike. På vartenda spår inne i hallen står ett TGV-snabbtåg. Överallt är det fullt av folk. Så ska det vara i en fungerande järnvägstrafik. Foto den 2 juli 2004, Mats Andersson

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Ledare	3	Avregleringen höjde priserna	26
Varför stannar ej tågen i Sävsjö?	6	Konferens om tågets framtid	34
DSB tar över tågvårdarna	15	Mot en Barents Link	39
En nattägsresa i Indien	16	Seminarium i Stockholm	40
Utveckla trafiken Göteborg-Borås	18	Kortnytt om järnväg	46
Trafikseminarier i Jönköping	19	Föreningen	46
En rapport från Tunisien	20	Möten	47
SJ:s syn på avregleringen	22	Försäljning	47
Stora prishöjningar i England	23		