

Debattredaktör:

Janne Enbom

Mejl

debatt@kuriren.com

PostDebatt,
Norrbottens-Kuriren,
971 83 Luleå**Mer debatt****Fler aktuella
debattinlägg
på Kuriren.nu/
opinion**

Varken Norge eller Sverige prioriterar järnvägen på en nivå som kan jämföras med de mer framgångsrika europeiska järnvägslanderna. FOTO: HELENA LANDSTEDT/TT

Nattågsresandet måste bli mycket bättre

DEBATT

Många är missnöjda med standarden på SJs nattåg på Övre Norrland och Narvik. Medan SJ har påbörjat renoveringen av de nattågsfordon de själva äger har Trafikverket hamnat i en budgetklämma för de fordon som ingår i deras vagnpool och hyrs ut till SJ. Trögheten i systemet är påtaglig.

Man behöver inte gå längre än till det östliga grannlandet och dess statliga tågbolag VR för att konstatera skillnaderna i organisation och resefokus i tågdriften. VR:s nattåg i lapplandsregionen är på nivå med de bästa i Europa och erbjuder en komfort och reseupplevelse där SJ har hamnat på eftersläp. Varför har det blivit så?

Att SJ och Trafikverket väljer att lägga pengar på renovering av befintliga nattågsfordon från 80- och 90-talet kan förstås utifrån det rådande läget. Men frågan kvarstår varför man inte redan 2016, när nattå-

gen lades över från SJ Norrlandståg till moderbolaget SJ AB, följde VR:s strategi och beställde den nyaste generation sovvnagståg? Då hade förnyelsen till stora delar redan varit operativ. Det planeras för närvarande inga inköp av nya fordon i nattågstrafiken, endast renovering av Trafikverkets befintliga vagnar för att förlänga drifttiden till nästa upphandling i 2024, då det kommer att göras en ny utvärdering av nattågstrafikens framtid.

Varken Norge eller Sverige prioriterar järnvägen på en nivå som kan jämföras med de mer framgångsrika europeiska järnvägslanderna. Eftersläpet i underhållet av det nationella bannätet och osäkerheter knutna till nya projekt gör att det kommer ta flera decennier att knyta Norden direkt upp till utbyggnaden av ett modernt interuropeiskt järnvägsnät.

Med en eftersatt infrastruktur som den stora

utmaningen skulle en snabbare övergång till den nyaste generation konventionella tågfordon med vikt på komfort, sömlösa resepaket enligt dörr-till-dörr principen och ett tjänsteutbud som ger ökad reseupplevelse vara en lönsam strategi. Dessutom skulle man räkna in synergier som gör det smidigare att i omgångar initiera nya tekniksprång på järnvägssektorn. Eftersom politiken i båda länderna har svårt att bestämma sig och därmed heller inte ger byråkratin utrymme, måste operatörerna ges förutsättningar att kompensera resenärerna med en snabbare övergång till specialdesignade fjärrtågsdriften både i dag- och nattågstrafiken.

Mycket talar för att järnvägens optimala funktion för samhället bäst uppnås genom en sammanhållen statlig organisering med ett tydligt ansvar för helheten. Det omfattar även tågdriften. Modellen med ett trimmat statligt tågbolag

med ensamrätt organiserat enligt premisserna för ett öppet monopol, tillnärmat schweizisk modell, blev aldrig ordentligt utvärderad. I det rådande läget styr EU:s järnvägsdirektiv och nationella prioriteringar där viktiga infrastrukturprojekt sätts på vänt. Järnvägens bidrag till klimatränskapen får med dagens förutsättningar svårt att svara upp till politikernas löften om en klimatneutral transportsektor år 2045.

Kravet måste vara sittvagnar med bekväma liggstolar, sov- och liggvagnar med rymliga 2- respektive 4-bäddssovkåper och ett lågprisalternativ med enklare sovkapslar. Dessutom bättre bagageutrymme, nattöppen bistrovagn och även automater för dryck och enklare tilltugg. Dessutom särskilda lounges för in- och utcheckning på start- och slutstationerna. Mycket av de funktioner som erbjuds på flygterminaler kan konverteras till de större knutpunktstationerna.

Får inte järnvägen de strategiska och operativa förutsättningarna som krävs kommer man få svårt att klara en klimatneutral transportsektor i faserna fram till 2045. Vår slutsats är att en lönsam strategi vore att kompensera resenärerna för en eftersatt infrastruktur och en i mångt och mycket brutet tjänstekedja med att tillföra kvaliteter som ger faktiska mervärden för resenärerna. Järnvägen behöver en förutsägbar strategi där helheten bäst uppnås med ett sammanhållet system.

Nu ska norskdäda Vy Tåg AB ta över nattågen mellan Stockholm och Narvik från SJ. Men några mervärden som nämnvärt förbättrar kvaliteten på resandet är inte att förvänta, i varje fall inte de närmaste åren.

Gunnar A Kajander,
nestleder (vice ordförande)
Norske For Jernbane
Christer Wilhelmsson,
ordförande, Svenska Järnvägsfrämjandet

**Mejl till debatt!**Mejla ditt inlägg till
debatt@kuriren.com

Välkommen att skriva ett debattinlägg. Innehållet ska vara skrivet i god ton, argumenterande och väl underbyggt av fakta. Texten får inte innehålla personliga angrepp, förtal eller förolämpningar. Vi prioriterar aktuella och lokala inlägg.

Utrymmet på opinionssidan är begränsat och de textlängder vi använder oss av är 3 500, 2 500 och 1 600 tecken inklusive blanksteg.

Ange tydligt vem som undertecknar artikeln. Anonyma artiklar publiceras inte på Debatt.