

## Avskaffa monopolet nu!

<http://gd.se/nyheter/1.83642> Gefle Dagblad

År 2001 gav staten SJ i uppdrag att bedriva persontrafik på affärsmässiga grunder. Efter en förlust på 1144 miljoner kronor mellan åren 2001 och 2003, har SJ:s lönsamhet de senaste åren nått ständigt nya höjder när tåget knaprat marknadsandelar från flyg, buss och bil. Gott så, avkastningen är en förutsättning för att möta framtida konjunkturförändringar.

En annan viktig förutsättning är tillit. Och gott om tillit till SJ är det just nu ont om. Det statliga aktiebolagets problem handlar inte längre om likviditeten, utan om förtroendekapitalet. Det är för tillfället uselt.

På SJ:s hemsida informerar bolaget att deras vision syftar till att få så många som möjligt att ta tåget. Utmärkt. Den tunga biltrafiken längs vägarna kan minska och resenärerna kan ägna sig åt såväl arbete som avkoppling under färden. Det är en klockren vision som ligger i linje med det nymornade klimatintresset som får folk att, vid sidan av kronor och ören, även göra ett koldioxidöverslag innan de väljer färdmedel. SJ befinner sig i ett guldläge – bolaget kan rida högt på folkets klimatmedvetenhet eftersom tåget är det enda riktigt hållbara transportmedlet vi har att tillgå.

Tyvärr blev det pannkaka av drömscenariot.

SJ, som under ett dygn har 750–800 tåg i trafik, har inte bara svårt att leva upp till sitt eget kärnvärde ”pålitlighet”, utan även tidtabellen och resenärernas förväntningar på grundläggande information eller ekonomisk ersättning efter förseningar. Upprörda resenärers historier vittnar om extra tågbyten, ibland handlar det om mardrömssturer där en enkel resplan omvandlats till sju tågbyten. Inställda tåg eller tåg som inte rör sig en millimeter, där resenärerna nekas gratis fika som plåster på såren. Toppa det med ersättningsbussar som kommer bara gud vet när, dyra hotellnätter som passageraren själv måste bekosta samt inställda affärsmöten och slutbetyget vad gäller punktlighets- och kvalitetsarbetet blir allt annat än godkänt.

Företagets monopolsituation är förödande. Den legala ensamrätten på många attraktiva sträckor är inte förenad med plikter vare sig ifråga om servicenivåer eller ifråga om priser. En konkurrensutsättning skulle öppna för flera aktörer som på sikt pressar priserna och ökar kvaliteten. Därmed inte sagt att kapaciteten ökar, förutom konkurrens krävs infrastruktursatsningar. Se där, ytterligare något för alliansregeringen att åtgärda.

”Genom SJ:s restidsgaranti kan du få ersättning om du råkat ut för en försening”, står det på hemsidan. Notera ”om”. I maj var sex av tio tåg mellan Stockholm och Malmö försenade.

I Statens Järnvägars monopolvärld sammanfaller näppeligen vision och verklighet.

GD 1 AUGUSTI 2008

**Kolla också in denna länk från Aftonbladet som har gjort en uppställning över SJ tågen**

<http://www.aftonbladet.se/resa/article3040899.ab>