



Bilden visar en dödsolycka vid en obehövad järnvägsövergång väster om Sundsvall 2014.

ARKIVFOTO: MATS ANDERSSON/T

Dagligen sker olyckor till följd av bristande underhåll av järnvägen

I slutet av 1930-talet köper svenska staten upp alla privata järnvägar i landet. Allt samlas under samma tak: Statens Järnvägar. Sedan blir bilismen en stark konkurrent till järnvägen som resulterar i att man på 60-talet tvingas att lägga ner vissa järnvägssträckor och att det satsades mindre pengar på tåg och underhåll. Detta resulterade i att man beslöt sig för att dela upp järnvägstrafiken och 1988 bildades Banverket som fick ta hand om spåren, medan SJ fortsätter med tågdriften.

Under Björn Rosengren (S) som näringsminister och högste ansvarige för tågtrafiken styckas SJ upp i flera enheter. Verkstäderna, dataenheten, blir egna bolag. SJ renodlar verksamheten som endast tar hand om tågtrafiken. Det nya bolaget (Infranord AB) kommer att få konkurrera med stora utländska bolag om att få göra underhåll på järnvägarna till så låga priser som möjligt. Resten av Banverket slogs ihop med Vägverket och bildade då den nya jättemyndigheten Trafikverket. Allt underhållsarbete läggs idag ut på entreprenad.

SJ har blivit hela Sveriges hackkyckling. Orsaken finns i att man inte har tagit järnvägsbristerna på det allvar som är ett måste för att hålla jämna steg med drift och underhåll.

Hela svenska folkets järnväg skulle bli modern. Det skulle tjäna pengar.

Men det gick åt skogen. Det som skulle bli en miljardaffär för SJ, blev en förlustaffär för skattebetalarna. Krisen beror inte på ett mindre resande – tvärtom. Att järnvägen är i kris är absolut inte någon överdrift. Dagligen får man ta del av olyckor till följd av bristande underhåll. Ursprångsfarligheten har ökat med flera hundra procent mellan åren 2009 till dags dato.

Nyligen avslöjade SvT en ny skandal på den svenska järnvägen. På landets mest trafikerade spår ligger ruttna järnvägssliprar. ”Det kan betyda urspårning”, säger spårsvetsaren Björn Weidertz.

Vidare har SvT kunnat visa att mer än 120 mil järnvägsräls håller på att spricka sönder på grund av ett sedan länge känt fabriktionsfel. Bultarna och klamrarna har lossnat, många av dem är så dåliga att bultarna och klamrarna som håller rälsen helt har lossnat.

Enligt SvT har det hittills i år varit över 7200 fel på järnvägsväxlarna i Sverige, snart lika många som under hela förra året. Det kan jämföras med närmare 9000 växelfel under hela förra året. För sex år sedan kom man fram till att man behövde byta ut 260–300 växlar per år.

Men sedan 2013 har det bara bytts ut färre än trettio föråldrade växlar per år. Har man 11000 spårväxlar

”Sedan 2013 har tio personer dött vid säkerhetsbrister vid järnvägsövergångar och 16 tåg har spårat ur på platser där det varit bristande underhåll.”

måste man byta ut fler som det ser ut idag.

Sedan 2013 har tio personer dött vid säkerhetsbrister vid järnvägsövergångar och sexton tåg har spårat ur på platser där det varit bristande underhåll av järnvägsanläggningen. Trafikverket har fått ökade anslag ända sedan 2000. Ändå ser det ut så här. Man skjuter massor av underhåll framför sig.

Det finns 6500 plankorsningar och av dessa är 3000 obehövade och saknar alla former av aktivt skydd som varnar för tåg. De har inga bommar, inga ljudsignaler och inga blinkande lampor. Kraven på fri sikt är inte uppfyllda vid över 1100 obehövade järnvägsövergångar. Det betyder att den som ska korsa järnvägen vid dessa övergångar har mindre än tio sekunder att passera innan de ser tåget. Tågens hastighet vid obehövade övergångar är satt till max 80 kilometer/timme men dundrar ofta fram i 130 kilometer/timme.

Enligt officiell statistik från EU-kommissionen har 18 av de 27 övriga EU-länderna bättre statistik än Sverige när det gäller persontågens punktlighet. När det gäller tillförlitlighet, att tågen verkligen går, har sexton EU-länder bättre siffror än Sverige. Under 2018 hade SJ 62 540 timmar förseningar.

Börje Wigström

Håller du med?
Mejla din åsikt till:
min.mening@hd.se