

## Kurt Hultgren, inlägg vid Jernhusens årsstämma 14 april 2008

Kära vänner i fastighetsbranschen!

För er som inte känner mig: Kurt Hultgren, generalsekreterare i Resenärsforum, riksorganisationen för kollektivresenärerna.

Många av er känner jag väl sedan många årtionden - kanske längst av alla Rolf Lydahl, sedan vi gemensamt pluggade på Handelshögskolan på 60-talet.

Jag vänder mig nu inte till **Jernhusen och dess vd** och alla goda medarbetare, som gör ett gott jobb utifrån de förutsättningar som finns.

Jag vänder mig inte heller till **styrelsen** för Jernhusen, som också gör ett gott jobb inom ramen för de givna förutsättningarna.

Jag vänder mig till **ägarna**, dvs staten i form av Näringsdepartementet, som utövar statens ägande, de som ställer de svenska medborgarnas krav på de bolag som ägs till 100 procent av staten.

Om jag uttrycker mig lite drastiskt, så är **blotta existensen av Jernhusen AB en katastrof för svensk trafikpolitik**. De flesta politiker tror att Jernhusen ska fixa det här med stationerna och servicen på stationerna. Servicen behövs alltmer, ju mer konkurrensen gör antalet aktörer fler och alternativen för resenärerna fler. Och detta är en stor fördel. Konkurrensen behövs och den leder till bättre kvalitet och troligen på sikt också till bättre priser för brukarna. **Konkurrens är bra och behöver utvecklas**. Men konkurrens behöver ske i ordnade former med tanke på att brukarna-konsumenterna är de som ska avgöra vad som är bra. Det är faktiskt användarna som avgör vad som är bra, vad som är attraktivt. Avregleringen gick snabbt och genomfördes 2001. Dessvärre gick avregleringen nog lite för snabbt. Det uppstod några små fel som behöver rättas till. Det är inget konstigt om vissa saker blir fel. Det viktiga är ju i så fall att felen rättas till.

Förra årets årsstämma gjorde jag ett inlägg där jag **begärde att ägarna** till Jernhusen, dvs Näringsdepartementet, skulle **åtgärda det fel** som består i att Jernhusens enda uppgift är att bedriva fastighetsförvaltning. Detta leder fel och blir - när de missuppfattas av politiker som trodde att de ordnade service på stationerna - tokigt. Vi kan konstatera att resenärerna upplever stationerna som ett enda kaos, att det blir värre och värre, och att ingen tar ansvar för någonting på stationerna. **Stationerna är ett ingenmansland**. Sverige är dessutom det enda landet i Europa där stationerna är så övergivna som de är i Sverige. Och jag upprepar - det är inte Jernhusens fel. Det saknades en trafikpolitisk vinkel i bolagiseringsprocessen. Jernhusen gör nog vad som krävs enligt bolagsordningen. Det är därför jag vänder mig till ägarna, till regeringen genom Näringsdepartementet, som har att se till att **den OM-reglering som borde ha gjorts när avregleringen gjordes, nu fullföljs**.

Det är också så att **EU ställer krav på att det ska finnas en stationsförvaltare**. Och då handlar det inte om en husägare som förvaltar sina hus, för det gör Jernhusen på ett utmärkt sätt. EU kräver att de ska finnas en instans som tar ansvar för servicen på stationerna. Det handlar om att minutprecisionen som ingår i trafikföretagens dagliga drift kan upprätthållas, och vad som ska göras när något inte fungerar som det ska. Det handlar om hundratusentals

människor som förvirrade ska reda ut frågor som rör deras resor. Det handlar om funktionshindrade som ska knyta ihop en tågresa med en bussresa. Det handlar om en färdtjänstbil som ska hämta eller lämna en person som just använder stationen under några minuter. Stationerna har en roll i det dagliga livet för resenärerna i Sverige, som är långt större än den frågan om färgen på väggarna eller om ventilationssystemet och vattnet i rören flyter som det ska.

Det finns rentav en **språkförbistring**. När fastighetsfolk talar om driftfrågor så betyder de att de är jätteduktiga, och så tänker de på vatten i rören, elförsörjning till belysning och apparater och annat som är driftfrågor för dem. För kollektivtrafikbranschen är driftfrågor något helt annat. Där handlar det om att tågen och bussarna ska komma och gå punktligt på minuten, att resenärerna inte få brutna förbindelser, att tåg och bussar har den bemanning de ska ha för att trafiken ska flyta. Störningar ska hanteras. Det är driftfrågor inom resebranschen.

Jag har i underhandsdiskussioner, både med Per Berggren och Rolf Lydahl, föreslagit att Jernhusen skulle omvandlas till ett **stationsdriftsbolag**, som skulle kunna sälja tjänster till både tågoperatörer och bussoperatörer, både i Sverige och utomlands. Men då krävs det förstås att man säljer sina hus, för **med husen som barlast kommer fokus aldrig att ligga på resenärerna**.

Sedan förra årets stämma har det - som det verkar - inte hänt någonting i den här frågan. Jag vill därför som representant för Sveriges kollektivresenärer, **rikta ett krav på regeringen och Näringsdepartementet att se till att stationerna upphör att vara ingenmansland. Det måste inrättas en tydlig STATIONSFÖRVALTARE inriktad på resenärsservicen och på minutprecisionen och alla dess komplikationer och följdverkningar**. Dagens situation är helt oacceptabel.

Att framföra detta krav just vid Jernhusens bolagsstämma kan tyckas egendomligt. Men saken är den att det råder en **missuppfattning om att Jernhusen i sin nuvarande form är lösningen**. Jernhusens fokus ligger i fastighetsförvaltningen, inte på resenärerna. Om man i **Östersund Central** bygger en alldeles utmärkt Pressbyråbutik och förser den med en ramp så att rullstolsburna personer kan komma in, men struntar i att bygga en ramp till väntsalen, så är det rätt symboliskt och symptomatiskt. Resenärerna är inte i fokus, bara hyresintäkten. För undvikande av missförstånd - en rullstolsburen resenär ska inte behöva gå runt huset för att ta sig in till biljettförsäljning eller väntsal. Den sortens förakt för funktionshindrade hör inte till dagens inriktning att göra kollektivtrafiken till attraktiv för individerna. Att strunta i enkel handikappanpassning, särskilt mot bakgrund av regeringens och riksdagens krav på tillgänglighet senast 2010, visar bara att **bolagsordningen som kräver hyresintäkter är otillräcklig**. - Förresten: ett exempel från Stockholm, p-platser på Klarabergsviadukten, ej längre resenärs-p, utan kontors-p, det är fel fokus!

Jernhusen måste **rekonstrueras**. Bolagsordningen måste ändras och/eller bolaget delas upp på olika ägare. Stationerna är till för resenärerna. Någon annan orsak att ha stationer finns inte. Sådana hus som blir över kan förvaltas på valfritt sätt, varsågod. Men Sveriges resenärer vill ha stationer som fungerar. Vi väntar ivrigt på att Näringsdepartementet kommer med ett förslag till reform. Mycket blev rätt 2001, men det som blev fel måste rättas till.

Jag ställde en fråga vid stämman 2007, och jag väntar fortfarande på svaret. ●