

Transportkrisen på väg bort

Eva Björklund

Foto Mathias Falk



Efter tre års kraftiga investeringar verkar transportkrisen vara på väg att lösas, även om den internationella ekonomiska krisen kan sätta käppar i vägen. Förra året dubblerades antalet bussar i Havanna, och vid högtrafik kan man räkna med en buss var 10e till 15e minut. Problemet är inte längre antalet bussar utan att få dem att hålla tidtabellen.

Enligt Kubas statistiska centralbyrå (ONE) minskade järnvägstransporterna under 90-talets ekonomiska kris från 13 miljoner till 5 miljoner ton när det var som lägst. Kollektivtrafiken (bussar) minskade också med mer än hälften, 58 procent. Ett återuppbyggnadsprogram värt många miljarder kronor sattes igång 2005 och ska vara genomfört 2010. Nya och begagnade bussar köptes in från Kina och Ryssland varav 2.700 nu är i trafik.

”Om tillväxttakten blir densamma som mellan 1998 och 2007, dvs 14 procent per år, kommer det att ta fem år till att uppnå den servicenivå vi hade 1989”, enligt ett expertuttalande till IPS Havannabyrå.

Men det råder brist på busschaufförer. Transportministeriet har förbättrat arbetsvillkoren för chaufförerna och andra inom transportsektorn, höjt lönerna, tillhandhållit nya uniformer och utbildning i modern teknologi. Men

för att tillgodose behovet i Havanna måste chaufförer rekryteras från andra län.

”Bristen på yrkesutbildning för transportsektorn orsakar personalbrist, och det drar ner effektiviteten i trafiken”, enligt samma expert som hoppas att utbildningssektorn ska göra en insats.

De berömda ”kamelerna” har försvunnit från huvudstaden och ersatt med moderna bussar. GPS-system har lagts in i lastbilar för att avhålla från privat bruk. Flera miljarder kronor har investerats i inköp av järnvägsvagnar, 550 gods- och personvagnar från Iran och 100 lok från Kina, och för att sätta upp lokala verkstäder. Likaså flera miljarder har avsatts för att reparera broar och motorvägar och nästan lika mycket för att rusta upp hamnarna.

Krisen drabbade också handelsflottan, som hade tillhört den största i Latinamerika. Så Kuba blev beroende av utländska fartyg som p.g.a. USAs blockadbestämmelser inte fick angöra USAs hamnar, vilket försenade och fördyrade importen till Kuba. Till exempel måste de iranska järnvägsleveranserna vänta i ett halvår innan de fann ett fartyg villigt att segla till Kuba trots risken att svartlistas av USA.

Källa IPS 090317

Transportarbetare på 1 Maj, foto Martin Österlin

