

Insändare:

Nästan all tågtrafik subventioneras

I en ledare nyligen om SJ glömde skribenten en viktig resenärsgrupp. Och det är alla de miljoner som åker med tåg till och från sina arbeten. Det är kanske hälften av alla tåg resenärer i Sverige. Den gruppen betalar dels en bit själva och dels har samhället sagt sig vilja bidra med en del för att se till at Sverige fungerar.

Det är knappast någonstans i världen som denna form av kollektivtrafik kan stå på egna ben utan för det mesta finns någon form av skattesubvention i dessa resor, så även i Sverige och även för SJ AB. Företaget förtiger i sin argumentation att en stor del av den nuvarande vinsten kommer från denna typ av resor.

I Mälardalen heter det att SJ kör på egen risk men det är inte så det förhåller sig i verkligheten. Där betalar trafikhuvudmännen åtskilliga miljoner för kortresor. I Stockholm driver SJ pendeltågen och knappast med förlust, även där finns skattesubventioner. Trafiken till Norrland som SJ tar över är också skattesubventionerad. I Skåne har SJ nyss förlorat den skattefinansierade trafiken men i Västra Götaland kör SJ trafik med hjälp av skattemedel.

Frågan är alltså vem som är dopad?

Den andra frågan kring tågtrafik är om inte SJ:s monopol hindrar utvecklingen i regionerna. I Bergslagen är till exempel den inre trafiken ”dopad” enligt SJ:s definition och där ökar resandet kraftigt därför att tåget nu kan användas till arbets- och studiependling. 2001 reste 1, 5 miljoner med tågen i Bergslagen och i dag är det 2,5 miljoner.

En linje har dock SJ fortsatt monopol på men där sker ingen utveckling alls. SJ kör med för små tåg, folk får stå och inga fler förbindelser sätts in trots att regionen vill ha fler. (Även denna trafik som sägs köras på egen risk är dock dopad med skattemedel för periodkortsresor) Det kanske inte är SJ AB tidningen skall tycka synd om utan istället alla de resenärer som inte kommer till jobbet i tid i Mälardalen för att SJ inte klarar att köra trafiken på ett bra sätt! Eller pendlarna i Stockholm som har samma problem. Eller resenärerna mellan Stockholm och Gävle som bidrar till SJ:s vinst genom att betala Sveriges högsta pris per kilometer?

Utan alla dessa skattesubventioner skulle inte SJ AB ha någon vinst alls, det är fakta kring dopningen

Sten Nordström

Svar

En riktpunkt för den som betraktar Resesverige måste ändå vara att de som utnyttjar respektive trafikslag också står för dess kostnader. I annat fall kommer människors konsumtion, beteendemönster och förväntningar att snedvridas. De kommer att förvänta sig bättre service än vad de själva egentligen är beredda att betala – det blir alltid någon annan som anses böra stå för kostnaderna. Någon möjlighet att säga nej finns sällan för denne andre.

Den typen av ekonomiska kulisser förlorar hela samhället på. Någon ”annan” finns nämligen inte. Men när kostnader döljs har vi heller ingen drivkraft att förändra vårt beteende till det bättre. Den tendensen ökar än mer, när resurserna förs över till den politiska sektorn. Här belyses alltid varje särbehov långt tydligare än de motsvarande krav som alla ska bära. Det är en tendens som självklart inte är unik för vårt land.

Återigen – om vi nu gemensamt vill att det ska vara billigt att resa bör vi stöda de människor som reser, inte de företag som arrangerar resor. Först då kan vi få en någorlunda möjlighet att varje transportslag bär sina egna kostnader.

PD

Replik:

Visst kan man säga att du borde stå för dessa själv men idag är det inte så. Busstrafiken i Kalmar betalas ju av både biljettintäkter och skattemedel och så är det över hela Sverige. Det valet har vi gjort eftersom det knappast går att få hela Sverige att leva utan denna typ av subvention. Stockholm är väl kanske den del i landet som har den största skattesubventionen, rätt eller fel må vi diskutera men så är det.

Samma är det med tågtrafiken och det finns knappast någon trafik som inte är ”skattedopad” på något sätt. Om detta är rätt eller fel kan vi väl också diskutera men idag går skattemedel dit.

Sträckan Uppsala-Stockholm är nog den sträcka som kanske inte är subventionerad på något sätt till SJ AB men övriga linjer som SJ kör har skattesubventioner på hela eller delar av sträckorna.

Vi är det land vi är. Stora avstånd och litet folk och om vi då vill ha någon form av kollektivtrafik blir vi nog tvungna att lägga skattemedel på de kortare resorna.

Däremot har du en poäng i att det långväga resandet på snabbtågen inte skall subventioneras eftersom dessa knappast har någon större konkurrens från den regionala trafiken som är skattesubventionerad. X-2000 kan SJ köra på egna intäkter (men ibland blir det höga priser som till Gävle)

Men inte ens denna trafik är helt utan subvention eftersom svenska staten har gått i borgen för fordonslånen och det är något som inte de privata tågbolagen har. De får alltså betala mer i kapitalkostnad än SJ AB.

Sten Nordström