

Ledarredaktion: Eva-Lena Ahlqvist (chef), 08-573 650 13, Ronald Fagerfjäll, Bo Pettersson, Tobias Wikström. ledare@di.se

# Ska fler åka kollektivt bör monopolen bort

**Di** LEDARE MÅNDAG 14/4

■ Det går fina busslinjer från Oslo till Göteborg. Flera bussbolag konkurrerar, och lägger man samman tidtabellerna går det uppemot 20 bussar dagligen. Många passagerare på de södergående bussarna stiger av i Strömstad eller vid det gigantiska köpcentrumet Torp utanför Uddevalla.

Men några nya resenärer får inte komma ombord på de hållplatserna. Inom länen har de offentligt ägda länstrafikbolagen ensam trafikeringsrätt. Ju längre söderut bussarna rullar, desto fler tomma platser blir det ombord.

När länen har blivit större har också länstrafikbolagens monopol blivit ett större bekymmer. Incitamenten för att starta långväga busslinjer till och från de nya jättelänen Skåne och Västra Götaland har därmed minskat. Det lokala trafikmonopolet måste slopas, åtminstone om politiker med trovärdighet ska kunna tala om att klimathotet kräver att fler åker buss och tåg.

**Bakgrunden till** att länstrafikbolagen har ensamrätt är naturligtvis att utomstående företag inte ska kunna plocka russen ur kakan och försämra underlaget för de bolag som har till uppgift att tillhandahålla kollektivtrafik.

Men länstrafikbolagen har ju redan en konkurrensfördel genom sitt linjenät och sina månadskort. På vilket sätt en och annan kommersiell linje inom ett län på allvar skulle hota den vanliga kollektivtrafiken – det kan man undra.

Det ska tilläggas att länstrafikbolagen sällan känner sig hindrade att köra utanför länsgränserna, gärna i samarbete med varandra – vilket är

tillåtet. De kommersiella busslinjerna är alltså inte skyddade från offentlig konkurrens.

**På järnvägarna** tycks monopolet kunna brytas. Dels av uppstickare som Panoramataget, som vill trafikera sträckan Stockholm–Göteborg under kategorin chartertåg (eftersom en biljett till Liseberg ingår i priset), dels av en statlig utredning som har tillsatts i det tysta.

Den ska klara ut hur SJ:s ensamrätt på långa järnvägssträckor ska kunna slopas.

För det är fortfarande så att SJ har en exklusiv trafikeringsrätt på det som kallas interregional tågtrafik. Endast om SJ inte vill trafikera en sträcka får andra chansen.

Privata persontägsföretag har i dag i stort sett bara en möjlighet att verka i Sverige – att vinna en upphandling av offentligt beslutad trafik, oftast på regionala sträckor. Kontraktet kan gälla en period om några få år, och tågbolagets kreativitet får komma till uttryck när det gäller service och punktlighet.

Men privata transportföretag tillåts i regel inte utforma prismodeller, marknadsföring och tidtabeller.

Det som har inträffat på flygmarknaden har alltså inte fått hända beträffande tågtrafiken – att ett antal privata företag på allvar får konkurrera med varandra. Flyget har upplevt en prispress som ingen förut trodde var möjlig – självklart är det möjligt även för järnvägen.

**I bästa fall** kommer utredningen fram till ett bra förslag som syftar till att SJ ska tvingas konkurrera med andra operatörer på samma sträckor. Först då går det att avgöra om kunderna är nöjda med SJ:s prismodell, med en uppsjö av olika priser för samma produkt.



**BUSS PÅ MONOPOLET.** Det borde vara bättre att människor åker buss än bil. Ändå finns regler som hämmar busstrafiken, exempelvis att expressbussar inte får låta passagerare åka med om de inte passerar en länsgräns.

FOTO: JANERIK HENRIKSSON/SCANPIX

**”Det lokala trafikmonopolet måste slopas om politiker ska kunna tala om att klimathotet kräver att fler åker buss och tåg.”**

I dag konkurrerar SJ enbart med andra transportslag, flyg, bussar och privatbilar.

**Det var länge** sedan kollektivtrafik var en angelägenhet enbart för kommuner och landsting. Sedan länge finns privata utförare som kör på uppdrag av länstrafikbolagen. Dessa trafikoperatörer har en stor potential som i dag mest får komma till uttryck i chartertrafiken.

Men nu är det dags att släppa kreativiteten lös och låta trafikbolagen på kommersiella villkor köra tåg och bussar där resenärerna vill åka och till priser som människor vill betala.

## Lönesystemen en del av skulden

**Di** SIGNERAT



Ronald Fagerfjäll  
ronald.fagerfjall@di.se 08-573 650 00

■ 6 biljoner kronor, en sexa åttio av 12 nollor, ett tal av nästan astronomiska proportioner. Så stor kan förlusten i den pågående finanskrisen bli för de inblandade företagen och ägarna, enligt IMF. Värdefallet på aktiemarknaden kan bli mycket större än så, precis som tillväxtbortfallet i världsekonomin. Storleksordningarna stämmer någorlunda med det som händer i telekom- och it-branscherna för åtta år sedan.

Nu som då kommer visserligen företag att restaureras, förmögenheter att återhämta sig och tillväxt att ta fart igen. Men den som tror att skadorna

från de aktuella it- och finansprojekten kan repareras tror fel. De som satt kvar med telekom- och it-aktier vårvintern 2000 har förlorat det mesta för alltid, precis som de ägare som högsommaren 2007 fortfarande glädde sig åt värdet på sina finansaktier.

Vem har ställt till det här? Så frågade vi oss efter it-bubblan, och så frågar vi återigen. I USA har en rad direktörer fått krypa i fångelse, och nu börjar jakten på nästa gäng syndabockar. Det hela är märkligt med tanke på att de flesta andra som också drivit utvecklingen kommer att leva stormrika, precis som deras arvingar. Mellanhänderna har nämligen fått väldigt bra betalt för att försätta världens ekonomiska system i kris, återigen.

Många nationalekonomer menar att börsbubblor är en ofrånkomlig del av utvecklingen. Delvis kan jag hålla med efter att ha ägnat en hel del tid åt att studera de värsta börsballongerna. Men är det verkligen rimligt att

**”Direktörer, ägarspecialister, förvaltare, mäklare, analytiker, traders, riskanalytiker, bankirer och riskkapitalkonsulter. Aldrig har de levt så gott som under själva bubbel-förloppen.”**

konstruera lönesystem som ytterligare driver på överdrifter? De båda senaste bubblorna har förvärrats av aktörer som har mycket att vinna, men nästan inget att förlora. Ju större risk för bubbla desto större bonusutbetalningar. Ju större risk aktieägaren utsätts för, desto mer har faktiskt mellanhänder fått. Direktörer, ägarspecialister, förvaltare, mäklare, analytiker, traders, riskanalytiker, bankirer och riskkapitalkonsulter. Aldrig har de levt så gott som under själva bubbel-förloppen, när katastrofen för företagen, ägarna och spararna raskt har närmats sig. Varför skulle de försöka hejda dansen kring guldkalven?

Belöningssystemen är oftast tänkta att ge ägare och deras professionella tjänstemän samma slags drivkrafter. Men utvecklingen visar snarare att systemen har gjort proffsen till ägarnas fiender.

Om vi ska jaga någon är det lönearkitekterna som tänkte så fel.

**Dagens industri**

**Chefredaktör, ansvarig utgivare och vd**  
Gunilla Herlitz

**REDAKTIONEN**  
Telefon 08-573 650 00 (växel)  
Fax 08-573 652 20  
E-post red@di.se  
Postadress 113 90 Stockholm  
Besöksadress Torsgatan 21

**Redaktionschef och stf ansvarig utgivare**  
Peter Fellman

**Editionschef**  
Anders Lundborg

**Nyhetschef, inrikes**  
08-573 650 31

**Göteborgsredaktionen**  
Västra Hamngatan 9  
411 17 Göteborg  
031-701 51 50  
E-post gerhard.larsson@di.se

**Malmöredaktionen**  
Jöns Filsgatan 18  
211 33 Malmö  
040-791 45  
E-post lars.tulin@di.se

**Textarkiv:** All redaktionell text lagras elektroniskt. Externa skribenter måste meddela eventuellt förbehåll mot elektronisk lagring. I princip publiceras ej artiklar med sådant förbehåll.  
**Sökning av elektroniskt lagrad text** sker via DI:s nät-tjänst di.se eller Affärsdata, ad.se.

**Utgivare:** Dagens Industri AB  
**Tryck:** BOLD/DNEX  
Tryckeri AB, Akalla  
V-TAB Aröd AB, Göteborg  
MittMediaPrint, Örnsköldsvik 2008  
ISSN 0346-640X

**ANNONSER**  
**Bokning och prisfrågor** (textsida)  
**Telefon** 08-573 650 00  
Fax 08-31 25 95  
E-post annons@di.se  
Postadress 113 90 Stockholm  
Platsannonser, företagsinformation och rubrikannonser  
Telefon 08-444 52 10  
Fax 08-96 09 50  
E-post di@annonservice.se  
Postadress Annonservice AB, Box 181, 191 23 Sollentuna

**KUNDTJÄNST**  
**Support di.se/DI På Nätet:**  
e-post pren@di.se  
**Prenumerationsärenden**  
E-post pren@di.se  
**Tel** 08-573 651 00  
**Fax** 08-31 74 08  
Öppettider:  
mån-fre 06.00–18.00,  
lör 07.00–12.00  
**Utebliven tidning**  
Göteborg 031-80 47 20,  
Malmö 0771-87 30 39,  
övriga landet 08-573 651 00  
**Övriga ärenden**  
Hela landet 08-573 651 00

**Prenumerationspriser**  
Exkl moms Inkl moms  
12 mån 3 193:– 3 385:–  
6 mån 1 759:– 1 865:–  
3 mån 929:– 985:–

Prenumerationen gäller tills vidare. För fullständiga prenumerationsvillkor, gå in på [www.di.se/prenumeration](http://www.di.se/prenumeration)

Bankgiro: 575-8222  
Plusgiro: 94 71 01-2

**UPPLAGA**

**118 500**  
(TS helår 2007)

**LÄSARE**

**371 000**  
(Orvesto konsument 2007:3)

**di.se**

**LÄSARE PÅ NÄTET**

**811 488**  
(Insight XE: unika webbläsare under vecka 14, 2008)