

DEBATT/JÄRNVÄGENS FRAMTID

Tågresan är onödigt dyr

En av paradlinjerna i järnvägsnätet är Göteborg-Stockholm. Den har sedan decennier utgjort något av en referens i det svenska järnvägsväsendet.

Det som står i skarp kontrast till denna linjes tekniska betydelse är det faktum att persontågens marknadsandel har legat konstant kring 6-8 procent sedan slutet av 1960-talet(!), trots alla satsningar.

Åtskilliga tiotals miljarder kronor har investerats i landets järnvagnar sedan 1988 års transportpolitiska riksdagsbeslut.

Orsakerna till den mediokra marknadsandelen är flera, men höga biljettpriser och kvalitetsproblem är två återkommande förklaringar.

För den som önskar resa mellan Göteborg och Stockholm finns åtskilliga avgångar att välja mellan. Priserna varierar dock avsevärt, liksom restiderna.

En enkel, andra klass, reguljär biljett i ett kvallståg till Stockholm kostar 1108 kronor.

Om man vill åka för ett mer rimligt pris (489 kronor) ökar dock restiden från tre till långt över fyra timmar, det vill säga det tar numera längre tid att fardas med de konventionella (billigare) tågen än det gjorde innan X2000 introducerades.

Ett intressant jämförelsetal är biljettpriset per mil. Vid köp av reguljär biljett kostar X2000 cirka 24 kronor per mil och de långsammare tågen kring 10 kronor per mil.

Bilden blir dock märklig då det visar sig att den operativa kostnaden för att köra ett fjärrtåg endast utgör några få kronor per platsmil. Nu tillkommer givetvis en rad kostnader och justeringar, men ett pristak på 4-5 kronor per platsmil är fullt rimligt.

Det har gjorts åtskilliga försök genom åren att reformera landets järnvägstrafik, men järnvägens marknadsandel har inte låtit sig påverkas av vare sig ny teknik eller gigantiska investeringar.

Faktum är att en överväldigande majoritet av resenärerna för länge sedan har vänt ryggen åt tåget, vilket även bidrar till en sämre miljö.

En framtida järnvägsolitik borde ha som mål att fler ställer bilen och i stället reser med tåget.

■ Detta underlättas om järnvägssystemet marknadsanpassas genom större tågtäthet, betydligt högre komfort och drastiskt sänkta biljettpriser.

■ Anpassning är möjlig genom minskad byråkrati och användandet av konventionella tåg i stället för specialkonstruerade. För detta behövs dock en kraftfull beställare, som driver på så att landet verkligen får en spårburen persontrafik som är ett alternativ till bilen.

Linjen Göteborg-Stockholm har inte på något vis förlorat sin betydelse, men det behövs en omorientering från dagens tekniska fokusering till ett marknadsanpassat transportsystem, som genom låga priser och hög komfort verkligen är ett realistiskt alternativ till bilismen. Målet bör vara att åter sträva efter "Hela svenska folkets järnväg".

Tomas Larsson

Tomas Larsson är ingenjör, civilekonom och sommarboende i Mellbystrand

Skriv kort - inte längre än 3 000 tecken.
Vi förbehåller oss rätten att korta artiklar.
E-post: debatt@gt.se Fax: 031-725 92 10
Telefon: 031-725 90 00 OBS! Manus returneras ej!