

Motion till riksdagen 2012/13:T321

av Jan Lindholm (MP)

Nytt gränssnitt underlättar för tågresenärer

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nödvändigheten av att förenkla biljettsystemet genom att införa en enda kontakt för hela resan.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om yrkespendling.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om orimliga prismodeller.

Bakgrund

Avregleringen av SJ har inneburit att vi idag har ett stort antal entreprenörer på Trafikverkets spår. Egentligen är det ju svenska folkets spår vi talar om som Trafikverket är satt att förvalta på bästa sätt.

I turistbranschen talas det gärna om "hela resan"-koncept. För den som avser att ta sig fram på våra gemensamma spår i Sverige är det nästan nödvändigt att vända sig till en resebyrå om man vill skaffa sig en överblick av hela resan från start till mål.

Av alla de trafikanordnare som finns i landet för trafik på spår är det få som samordnat sina biljettsystem. Biljetter och periodkort fungerar inte för den som av någon anledning reser över de gränser trafikutövarna har satt upp mellan sina utbud, exempelvis över länstrafikområdesgränser. Tabellsamordningen är inte heller den bästa. Vid förseningar hos den ene entreprenören finns det ingen garanti att resan kan fortsätta till slutmålet med nästa entreprenör. Ersättningsgarantierna är vid sådana tillfällen helt värdelösa även om förseningen innebär en extra övernattnings.

Detta retar upp många resenärer och är utan tvekan både opraktiskt och svårt att hantera för den som reser. Att två resenärer som sitter bredvid

Fel! Okänt namn på

varandra kan ha betalat extremt olika för samma resa retar också upp många som reser.

Förslag till åtgärd

Jag föreslår inte en återreglering eftersom jag vet att det inte är politiskt möjligt, även om alla fakta talar för att en operatör vore det enklaste modellen för att skapa förutsättningar för att lösa många av de problem som finns på spåren idag. Men att ta ett initiativ för att skapa en lösning som innebär att resenären enbart behöver ha en kontakt för hela resan borde vara möjligt att överväga som metod även för en konservativ och förändringsovillig regering.

Folket äger ju spåren och borde kunna ställa krav på att alla som tillåts använda dem samordnar sina tidtabeller och sina biljettsystem. Enklast vore det naturligtvis med ett statligt ägt bolag som fungerar som trafikhuvudman för all spårtrafik i landet. Men det bolaget behöver inte köra ett enda tåg utan enbart ägna sig åt resenären och själva resan eller om man så vill systemtänkandet, tidtabeller och själva biljettsystemet. Sedan kan själva transportarbetet förmodligen sysselsätta ett stort antal olika entreprenörer och trots det fungera utmärkt för resenären. Man skulle kunna beskriva det som en avreglering med ett annat gränssnitt än det som nu är fallet.

Det är ju inget fel med att erkänna att politiska beslut inte blev som man tänkt sig, att man utvärderar och justerar när det behövs. Försäljningen av Vin & Sprit kostar sedan dess det svenska folket minst fem miljarder kronor netto varje år på grund av låga räntor på statskulden och uteblivna intäkter från bolaget. Avregleringen av Apoteket gör att många numera tvingas till långa resor till ett flertal så kallade apotek för att eventuellt hitta den medicin de behöver. Någon garanti för att något av apoteken har det man efterfrågar finns inte. Den fria etableringsrätten inom primärvården har för många inneburit att avstånden till vård ökat markant och att vårdresurser koncentrerats till områden med en betalningsstark befolkning. Friskolereformen som initialt innebar en möjlighet till pedagogisk utveckling har förändrats till ren affärsverksamhet där vinst är det viktigaste. Samtidigt ser vi tyvärr hur friskolor används för att försvåra för barn från olika etniska grupper att mötas i vardagen.

De ansvariga borde kunna erkänna att avregleringen, bolagiseringen och sönderstyckningen av gamla SJ inte i alla delar blev så lyckad. Att på grund av någon sorts dumdristig stolthet till varje pris hålla fast vid den struktur som då valdes och försöka lappa på den är knappast konstruktivt. Bättre att göra om, göra bättre ja kanske till och med att göra det bra. För att minimera problemen för resenären föreslår jag därför följande tre åtgärder.

En kontakt för hela resan

Det finns många exempel på att reformer inte blir som man tänkt sig eller åtminstone till viss del blivit något annat än vad som var avsikten. Att då våga

Fel! Okänt namn på

gå in och förändra igen borde vara en sak för riksdag och regering att ta ansvar för.

Resenären har inte själv vare sig tid eller kompetens att kontakta alla de möjliga operatörerna som kan komma i fråga för en resa från A till B och avgöra vilken kombination som är både billigast, smidigast och som passar bäst mot de önskemål man har. Det är därför det finns ett utrymme för resebyråer.

Om gränssnittet mellan resan och resenären flyttades från ett antal olika trafikeringsföretag och kunden till ett gränssnitt, det mellan trafikorganisatören och resenären, skulle många fördelar uppnås. Trafikorganisatören skulle kunna vara en helt ny spelare, låt oss kalla den för Svenska resor. Svenska resor skulle lägga tidtabeller för all kollektivtrafik i landet med mål att alla nivåer av resandet samordnas. Ingen skall behöva komma till en bytespunkt för att finna att förbindelsen nyligen avgick enligt tidtabell.

Svenska resor skulle även sälja biljetter till resenären för hela resan för att sedan sköta affärsmässiga uppgörelser med alla de som utför själva trafikarbetet. Det sistnämnda skulle nämligen kunna utföras av många operatörer. Svenska resor skulle då kunna uppträda som en stark företrädare för alla resenärer och förhandla fram bra villkor med låga priser. En sådan konstruktion gör att kunden kan agera som den amatörkunden i de flesta fall är i sin relation till Svenska resor. Den professionella delen av arbetet, att plocka fram den resekombination som bäst tillfredställer resenären, hamnar då i yrkeskunniga händer. Självklart skall det utbud som Svenska resor skapar vara tillgängligt elektroniskt och lätt att leta och beställa från. För att inte fastna i detaljer och konstruktioner sammanfattar jag förslaget som så att en struktur som innebär en relation för resenären men som sedan kan tillåta många utförare på olika nivåer bakom ett gränssnitt förenklar för den som skall resa. Förenklat skulle det kunna benämnas som införandet av ett enhetligt biljettsystem.

Mot bakgrund av detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin åsikt att det är dags att ta ansvar för att ett biljettsystem med en kontakt för hela resan blir verklighet för resor på spår i vårt land. Om ett sådant biljettsystem kan omfatta all kollektivtrafik, inklusive även den på väg, vore det självklart än bättre.

Yrkespendling

Periodkort och årskort är en gåva för yrkespendlaren, praktiskt enkelt och oftast mycket prisvärt. Förutsättningen är dock att pendlaren bor och arbetar inom ett så kallat trafikområde. Råkar man ha oturen att jobbresan passerar en gräns mellan olika länstrafikutövare kan det bli stora problem. Man kan tvingas köpa två periodkort och då kan bilen bli ett alternativ. Avsikten med vår trafikpolitik är ju att försöka avveckla så mycket onödigt bilåkande som möjligt och just jobbpendlingen är det mycket värdefullt om man kan flytta från bil till kollektivtrafik.

Det finns även yrkesgrupper som inte har sin arbetsplats på samma ställe hela tiden utan flyttar runt mer eller mindre. Jag syftar då inte på konsulter,

Fel! Okänt namn på

som reser på betald arbetstid och på uppdragsgivarens bekostnad, utan på exempelvis okvalificerad arbetskraft som ofta tvingas arbeta korta perioder hos ett stort antal olika arbetsgivare, exempelvis i servicenäringar.

Det är inte självklart att arbetsmarknadsregioner för den enskilde sammanfaller med den regionindelning som trafikutbudet erbjuder. Regeringen borde därför ta initiativ till en förhandling mellan samtliga länsstrafikhuvudmän och trafikutövare om att, frikopplat från motionens första yrkande, införa yrkespendlingskort som inte är låsta för pendling inom ett trafikområde. Ett sådant kort skulle kraftigt öka arbetskraftens rörlighet och därmed underlätta företagens kompetensförsörjning. När väl reformen enligt förslaget i punkt ett är genomfört löser sig med stor sannolikhet det här problemet automatiskt.

Prissättning av resor

Den nuvarande lotteriliknande prissättningen för tågresor med SJ är ett hån mot hela befolkningen. Den som inte har några hänsyn att ta beträffande när resan sker kan resa till en kostnad som understiger en tiondel av kostnaden för den som tvingas resa på ofördelaktiga tider. Det kan till och med vara så att en resenär i första klass som köper sista biljetten före avgång kan resa till mindre än en tiondel av det som andraklassresenären betalar som fullt pris.

Allt fler väljer att chansa med förhoppning att man ska ha tur att få en av de riktigt billiga biljetterna, vilket gör att totalintäkten sjunker drastiskt. Vissa grupper av resenärer vänjer sig vid att det skall vara nästan gratis att resa. De få gånger dessa resenärer på grund av omständigheter tvingas köpa en biljett till fullt pris uppfattar de priset som ett rån.

Många resenärer väljer bilen eftersom de vet vad bränslet kostar, men omöjligt kan förutse vad tågbiljetten kommer att kosta. Detta att det inte längre är möjligt att förutse biljettpriset gör att SJ:s prissättning uppfattas som ett skämt.

Regeringen bör därför använda sin makt som ägare till SJ för att ge tydliga direktiv om att prismodellen måste förändras så att det är förutsägbart vad en resa kostar. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Stockholm den 4 oktober 2012

Jan Lindholm (MP)