

Motion till riksdagen 2011/12:T224

av Jan Lindholm och Tina Ehn (MP)

Biljetthanteringen för tågresenären

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nödvändigheten av att förenkla biljettsystemet med en kontakt för hela resan för tågresenärer.
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, men Trafikverket är satt att förvalta dem 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. 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.

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

Fel! Okänt namn på

Förslag till åtgärd

En kontakt för hela resan

Vi föreslår inte en återreglering eftersom vi vet att det inte är politiskt möjligt, även om alla fakta talar för att det vore det enklaste sättet att skapa förutsättningar för att lösa många av de problem som finns på spåren idag. Men att regeringen tar 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 krav 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. 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 det vara många olika företag som utför själva trafikarbetet.

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 svenska folket minst fem miljarder netto varje år på grund av låga räntor på statsskulden och uteblivna intäkter från bolaget. Avregleringen av Apoteket gör att många numera tvingas till långa resor till ett flertal så kallade apotek för att hitta den medicin de behöver. 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.

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 gå in och förändra igen borde vara något riksdag och regering tar ansvar för.

Riksdagen bör därför ge regeringen till känna sin åsikt att det är dags för regeringen 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 allt resande på all kollektivtrafik 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 jobbpendling är mycket värdefullt att 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. Vi syftar då inte på konsulter, 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 länstrafikhuvudmän 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 mobilitet och därmed underlätta företagens kompetensförsörjning.

Prissättning av resor

Den nuvarande lotteriliknande prissättningen för tågresor 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 planera sitt resande. 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 skall ha tur att få en av de riktigt billiga biljetterna, vilket gör att totalintäkten sjunker drastiskt. Resenärerna vänjer sig vid att det nästan är gratis att resa. De få gånger dessa resenärer på grund av omständigheter tvingas köpa en biljett till fullt pris uppfattar de det 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, om man inte köper till fullt pris, 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 28 september 2011

Jan Lindholm (MP)

Tina Ehn (MP)