

Motion till riksdagen

1989/90:Sf531

av Margit Gennser och Gullan Lindblad (båda m)

Reserabatter för studerande

Vid halvårsskiftet 1989 tecknade CSN ett avtal om SJ-kort för studerande som gav 50 procents rabatt vid resor på SJs tåg och expressbussar. Kostnaderna härför beräknades av CSN till knappt 90 miljoner kronor för 1990/1991.

I nu föreliggande budgetproposition har detta anslag utgått, vilket helt naturligt väckt opposition ute på högskole- och universitetsorterna. Samtidigt har studenter från Umeå universitet påpekat att CSN-rabatten inte är av stor nytta för Norrlandsstudenterna, eftersom de i stor utsträckning är hänvisade till länstrafiken och övriga bussföretag.

De studenter som kan studera på den egna hemorten har betydande ekonomiska fördelar. De kan i många fall bo kvar i föräldrahemmet och på så sätt nedbringa studiekostnaderna. Det är alltså ett väsentligt studiesocialt krav att resor mellan studieort och hemort för studenter, som kommer från andra orter än högskole- och universitetsorter rabatteras.

Blir kostnadsskillnaderna alltför betydande mellan studenter som bor på högskoleort och andra orter kommer förnyade krav på ytterligare satsningar på mindre högskolor. Sådana satsningar är emellertid förknippade med en rad nackdelar. Kvaliteten blir lidande på grund av att vetenskapligt meriterade lärare inte kan rekryteras till de mindre enheterna samtidigt som forskningsunderlaget på de större universiteten och högskolorna lätt urgröps. Studeranderabatterna utgör således en liten, men ändå väsentlig del, i högskolepolitiken.

Vad som nu anförts leder emellertid inte automatiskt till att studeranderabatterna bäst befrämjas av att en subvention till SJ kanaliseras via CNS.

Statens styrning av SJ har som bekant lagts om för drygt ett år sedan. Detta innebär att SJ skall styras efter samma principer som Linjeflyg och SAS, dvs efter affärsmässiga principer. Samtidigt har den tunga posten gällande fast järnvägskapacitet i form av spår m m överförts till Banverket, som blir huvudansvarig för att Sverige har en fullgod infrastruktur på järnvägsområdet.

Den nu nämnda nya ordningen för SJ innebär att staten såsom ägare till järnvägarna fastlägger mål gällande företagets soliditet och räntabilitet. Dessutom fastställer regering och riksdag pris- och servicemål som SJ skall uppnå. Dessa senare mål har inte endast företagsekonomisk utan också samhällsekonomisk räckvidd.

Om SJ skall uppnå de krav ägaren/staten ställer på SJ måste företaget föra en aktiv prispolitik i konkurrens med andra trafikföretag. Studenterna är en intressant kundgrupp både vad gäller dagens och morgondagens marknad. Tappar SJ studenterna som kunder i dag, kommer företaget att få lägga ner mycket stora kostnader för att vinna tillbaka dem längre fram, om detta över huvud taget är möjligt.

SJ har alltså ett betydande intresse att i konkurrens med flyget och enskilda bussbolag arbeta fram lämpliga rabattsystem för studenterna – system som beaktar studenternas intressen men också SJs kapacitetsutnyttjande. Samtidigt bör givetvis förhandlingar från studenternas sida, kanske lämpligast via CNS, upptas med andra trafikföretag, så att konkurrensen skapar bästa möjliga trafikförsörjning för studenterna.

Regering och riksdag fastställer som redan nämnts pris- och serviceområden för SJ. Det är ett samhällsekonomiskt intresse att de studiesociala förhållandena blir bästa möjliga för studenterna. Det är således lämpligt att riksdagen fastslår att SJs prispolitik bör vara flexibel, så att den typ av samhällsintressen som nu berörts tillgodoses. Detta bör dessutom främja SJs verksamhet från företagsekonomisk synpunkt.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om studeranderabatter vid SJ.

Stockholm den 23 januari 1990

Margit Gennser (m)

Gullan Lindblad (m)