

## Motion till riksdagen 2013/14:T240

av **Stina Bergström m.fl. (MP)**

# Stoppa krånglet – sätt resenären och klimatet i centrum!

## Sammanfattning

Vart är vi på väg? Den klassiska ”På Spåret”-frågan ställs nu av många av Sveriges kollektivresenärer. Frågan är motiverad. För kollektivresandet i Sverige har blivit allt krångligare. Kontantbetalning på bussar och tåg försvinner. Att köpa sms-biljett har blivit svårare och är inte längre möjligt för alla. Samma krångliga sms-system som redan finns på många ställen börjar nu också det statliga bolaget Jernhusen införa för ett toalettbesök på tågstationerna.

På landets stationer och resecentrum står en rad olika biljettautomater – en för varje bolag – och den som pendlar behöver ofta ha flera olika månadskort i plånboken. Och allt för ofta tvingas resenärer vänta i onödan då de olika operatörernas buss- och tågtidtabeller inte är samordnade.

Det ska inte vara så att det miljövänligaste alternativet också är det krångligaste och dyraste alternativet. Krångligheten är ingen naturlag utan ett resultat av politiska prioriteringar.

Miljöpartiet har en politik för att kollektivtrafiken ska vara det enklaste, bekvämaste och billigaste sättet att resa. Vi vill att biljetter och tidtabeller samordnas, vi vill ge kollektivtrafiken företräde i trafiken, vi vill utveckla kollektivtrafiken på landsbygden och vi kräver ett stopp för höjningen av banavgifterna. Vi tycker det är hög tid att underlätta för alla som reser kollektivt. Den här motionen handlar om några förslag på beslut som riksdagen måste ta för att sätta kollektivresenärer och klimatet i centrum.

Fel! Okänt namn på

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda vad som orsakat de höjda priserna på kollektivtrafiken.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att åtgärder ska vidtas som gör det billigare att resa kollektivt jämfört med bil och flyg.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skapa en nationellt samordnad biljettbokning för samtliga operatörer.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det ska finnas ett gemensamt betalsystem för kollektivtrafiken i Sverige.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om flytande busskörfält.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla kollektivtrafiken på landsbygden.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge SJ ett samhällsuppdrag – att verka för ett ökat tågresande med hög punktlighet och kvalitet för resor mellan alla delar av Sverige och till huvudorterna i våra grannländer.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ge Trafikverket i uppdrag att samordna tidtabellerna mellan SJ och andra operatörer.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett tillägg i kollektivtrafiklagen med krav på operatörerna att samarbeta vid förseningar.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett stopp för höjda banavgifter.

## Biljettpriserna får inte fortsätta skena

De genomsnittliga kostnaderna för att åka kollektivt har ökat, särskilt om man jämför med priser på bil och flyg. ESO har till exempel i en rapport<sup>1</sup> visat att priserna för tågresor ökat snabbare än både bensinpriset och konsumentprisindex sedan 1980.

Men de ökade biljettpriserna är ett problem för hela kollektivtrafikbranschen. Enligt en undersökning som Ekot, Sveriges Radio, gjorde i sommaren 2012 har priset på månadskortet i kollektivtrafiken ökat med 43 procent de senaste tio åren.

<sup>1</sup> Jan-Eric Nilsson, Kollektivtrafik utan styrning. Finansdepartementet 2011:6.

Anledningen till detta är flera, en del inte ordentligt utredda. Några är utom politikens kontroll, men politiska beslut om avregleringar och höjda banavgifter är en av orsakerna till de höjda biljettpriserna.

Miljöpartiet anser att detta är en oroväckande utveckling som måste hejdas. Riksdagen bör ge regeringen i uppdrag att utreda vad som orsakar den stora ökningen av biljettpriserna. Det klimatsmarta sättet att resa måste alltid vara billigare än det klimatdåliga. Därför bör regeringen vidta åtgärder som gör att det klimatsmarta tågresandet och annan kollektivtrafik blir billigare än motsvarande resa med bil eller flyg. Dessa åtgärder innefattar också att kostnaderna för transportslag med stor klimatpåverkan behöver öka, t ex genom flygskatt och höjd koldioxidskatt.

## Bättre samordning av biljettbokning och tidtabeller

Många tycker det är krångligt att boka och köpa biljetter när alla operatörerna har egna tidtabeller, rabattkort och säljställen.

Resenärer kan idag få bra information om olika resekombinationer via Resrobot. Där hittar man information om tider och operatörer, men inga priser och det går inte att boka biljetter. Alla operatörer är inte heller med på Resrobot. På SJ:s hemsida finns priser angivna och där kan man även boka en del anslutande tåg och bussar, men det går då inte att omboka biljetten på dessa sträckor.

Det måste vara enkelt att boka biljetter. Miljöpartiet vill att det ska finnas en nationellt samordnad biljettbokning där samtliga operatörer måste vara med. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

## Ställ krav på ett gemensamt betalsystem för kollektivtrafiken i Sverige

Tänk dig att du som bilist hela tiden måste fundera på hur du ska bete dig när du tankar bilen. Pumparna har lika många utföranden som det finns län. Oftast måste du ha betalt bensinen i förväg, t ex i en pressbyrå. Ibland kan du betala med sms och har du tur kan du betala kontant eller med ditt betalkort, men det tillhör undantagen.

Även vägmärkena och skyltarna byter utseende när du åker över länsgränserna. Och du måste ha köpt ett färdbevis för att få åka på länets vägar. Om du inte har kunnat göra det riskerar du dryga böter. Ibland måste du också köra av vägen och ställa bilen.

Självklart skulle inte Sveriges bilister acceptera ovanstående ordning, men för Sveriges kollektivtrafikresenärer är det ett faktum. När du kommer till en ny stad är det många frågor som måste besvaras innan du kan stiga på bussen,

## Fel! Okänt namn på

tunnelbanan, spårvagnen eller pendeltåget. Frågor som: Var köper jag biljett? Är det i Pressbyrån? Eller i en automat som ser helt annorlunda ut, med helt andra knappar än den som är hemma? Kan jag kanske till och med betala på bussen? Men, med vad? Pengar? Sms? Vanligt betalkort? Och vad händer om jag har fel biljett? Blir jag avslängd? Utskälld? Får dryga böter?

Det är tydligt att aktörerna i branschen inte själva klarar av att enas om ett betalsätt, som vid sidan av olika lokala respass eller reskort, alltid ska fungera var du än kommer i landet. Ett sådant är kontanter, och vanliga betalkort. Riksdagen bör ge regeringen i uppdrag att ställa krav på kollektivbranschen att enas om ett gemensamt betalsystem som fungerar för alla resenärer över hela landet.

## Ge kollektivtrafiken företräde med flytande busskörfält

För att kollektivtrafiken ska kunna locka bilister måste den vara snabbare än i dag. Tiden är oftast den faktor som avgör människors transportval. De hittillsvarande erfarenheterna av spårtrafik i städer samt separata busskörfält med prioritering vid trafiksignaler är goda. Men det är inte alltid vare sig möjligt eller lämpligt att permanent reservera en hel körbana för kollektivtrafik. På de flesta motorvägar är det kanske bara köbildning vid avfarterna och då företrädesvis vid högrafiktid.

En spännande lösning som inte använts tidigare i Sverige är flytande busskörfält. Denna lösning innebär att vägarnas yta utnyttjas mer rationellt genom att kollektivtrafikens stora resandeströmmar prioriteras framför dem som sitter ensamma i sin bil när det är risk för köbildning. Ett flytande busskörfält fungerar i praktiken som när ambulansen kommer i en fil. Bilarna makar på sig och gör plats för bussen. När bussen passerat återgår bilarna till de dubbla filerna. Det fungerar smidigt för alla. Inga framförvarande bilar hindrar bussen från att hålla en lämplig hastighet och hålla tidtabellen. Precis positionering via ombordenheter på bussarna och realtidsinformation om trafikläget möjliggör en effektiv trafikstyrning med god framförhållning samt tydlig information via skyltar för såväl yrkes- som privattrafik på vägen. Just god framförhållning med en väl tilltagen ”head way” är också nyckeln för en hög trafiksäkerhet. Samma teknik som används för trafikstyrning kan även användas för den reglering av hastigheterna som är nödvändig för att minimera dödsolyckorna.

Att med modern trafikstyrningsteknik ge busstrafiken en gräddfil när det är risk för köbildning ökar trafikkapaciteten utan att ge mer buller och avgaser. Flytande busskörfält är mycket billigare att anlägga jämfört med nya filer och motorvägsavfarter. Busskörfält i storstadsområden kan därför lätt kombineras med att bygga ut den spårburna trafiken, vilket är en förutsättning för att kunna göra transportsystemet oberoende av fossila drivmedel.

## Fel! Okänt namn på

För flytande busskörfält krävs flexibla skyltar av den sort som idag används för att signalera varierad högsta tillåtna hastighet. Dessa regleras av en förordning om försöksverksamhet med varierad högsta tillåtna hastighet som infördes 2002. Det har nu gått elva år, försöksverksamheten är utvärderad och det är hög tid att införa ett permanent regelverk för flexibla skyltar som möjliggör för Trafikverket och kommuner att införa både varierad högsta tillåtna hastighet och varierad tillgång till körfält. Detta bör riksdagens som sin mening tillkännage för regeringen.

## Utveckla kollektivtrafiken på landsbygden

En fungerade kollektivtrafik är viktigt för alla dem som vill bo på landet och kunna pendla till jobb och skola. Det är därför nödvändigt att tågen stannar på landsbygdens stationer och att det sker en smart kombination mellan olika transportslag. En viktig åtgärd är att bygga bil- och cykelparkeringar vid busshållplatser och tågens hållplatser. En åtgärd som ofta är Trafikverkets ansvar, men allt för ofta prioriteras bort.

Det finns också mycket kvar att göra för att kombinera den anropsstyrda kollektivtrafiken och skoltrafiken med den reguljära kollektivtrafiken på landsbygden. Att t ex låta även vuxna arbetspendlare åka med skoltaxin till tåget eller bussen kan vara en lösning som passar i flera kommuner. Att underlätta för byabussar och smarta samåkningssystem i glesbygden är en annan viktig åtgärd.

Det råder idag osäkerhet i kommuner och hos trafikhuvudmän om vad som är möjligt att göra inom gällande lagstiftning. I vissa fall behöver gällande regelverk förändras för att påskynda utvecklingen av en modern kollektivtrafik på landsbygden. I andra fall, som till exempel möjligheten att kombinera arbetspendling och skoltrafik, handlar det mer om att informera om vad som gäller. Vi föreslår att riksdagen meddelar regeringen som sin mening vad som här anförts om att göra en översyn över gällande lagar med mera för att utveckla kollektivtrafik på landsbygd.

## SJ behöver ett nytt uppdrag

Hösten 2012 gick SJ ut och meddelade att man tänkte sluta sälja biljetter på tågen. Vi var många som reagerade och SJ backade till slut.

Men bara att SJ:s ledning kommer på idén att sluta sälja biljetter och därmed försämra för sina kunder visar tydligt att något är fel. SJ är genom branschorganisationen Tågoperatörerna med i Fördubblingsprojektet vars mål är att resandet med kollektivtrafiken ska fördubblas och ta marknadsandelar från bilen. Om detta ska bli verklighet måste SJ växla in på ett nytt spår.

För att fler ska ta tåget måste det vara lätt. Det måste t ex vara förutsägbart vad en tågresor ska kosta. SJ:s biljettsystem är idag ett lotteri som få förstår sig

## Fel! Okänt namn på

på. Idag kan priset på en tågbiljett på bara några timmar öka med över tusen procent. Varför ska en affärsresenär som åker första klass och bokar sin biljett tre månader i förväg få en billigare biljett än en fattig student som måste vänta på att schemat är satt innan hon kan boka sin biljett i andra klass?

SJ:s ledning brukar säga att man inspirerats av flyget, men SJ och andra operatörer borde istället låta sig inspireras av sin stora konkurrent – bilen. För att öka kollektivresandet så ska det vara lika enkelt och flexibelt att ta tåget och bussen som bilen.

Miljöpartiet anser att SJ ska planera och ansvara för en utvecklad tågtrafik med hög punktlighet och kvalitet mellan alla delar av Sverige och huvudorterna i våra grannländer. På sikt bör de statliga tågbolagen kunna samsas om en europeisk tidtabell mellan större städer.

Det är naturligt att statens eget bolag SJ skall förnyas och utvecklas för att vara stommen i det svenska nationella järnvägsnätet – och vår länk till grannländerna.

SJ drivs i bolagsform och har som syfte att gå med vinst. Det är också det enda krav som SJ:s ägare staten ställer på bolaget i sina ägardirektiv. Att SJ:s enda uppdrag är att leverera vinst till statskassan går stick i stäv med de transportpolitiska målen och klimatmålen och missgynnar ofta resenärens behov. Det statligt ägda bolaget SJ behöver ett nytt uppdrag från sina ägare. Ett samhällsuppdrag med ett tydligt mål att öka tågets marknadsandelar och att sätta resenärerna i centrum. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Miljöpartiet anser att det är bra att SJ, som alla bolag, går med vinst, men anser att vinstutdelningskravet till staten bör tas bort. Vinsten ska istället återinvesteras i verksamheten.

## Bättre samordning mellan tågtidtabellerna

I Schweiz går tågen som klockan. Tidtabellerna styrs också hårt nationellt. I Sverige händer det ofta att de regionala tåg- och bussanslutningarna passar dåligt med SJ:s tågavgångar då ingen samordnar dem. Idag kan man som resenär tvingas vänta onödigt länge vid tågbyte på grund av att det är olika tågoperatörer som kör de olika tågen.

Den ständigt ökade trängseln på spåren är också ett problem. Inför den nya tågplanen har det varit stor dramatik, särskilt på Västra stambanan, eftersom ansökningarna från olika operatörer är fler än det finns kapacitet för. För att få plats med nya operatörer som vill köra mellan Göteborg och Stockholm så föreslog Trafikverket att pendeltågstrafiken till Gnesta skulle läggas ned. Nu har de olika operatörerna i samförstånd hittat en bättre lösning, om än inte lika bra sett ur arbetspendlarnas synpunkt, som dagens.

Detta visar att dagens system har flera fel. Ett är problemet med att släppa in fler operatörer på en bana som redan är full. Ett annat är att bristen på samordning mellan Trafikverket och de olika operatörerna för att hitta kreativa

lösningar på de problem som uppstår och på de anknytningar som behöver samordnas.

De olika operatörerna är idag inte delaktiga i tågplanearbetet utom i några enstaka remissrundor. Så var det innan det nuvarande systemet infördes. Även inom SJ fanns ”konkurrenter”, men allt hamnade på bordet samtidigt och pusslet lades tillsammans, alla fick ge och ta vid gemensamma sittningar. Sedan infördes ett system där operatörerna lämnar in önskelistor och Trafikverket ska lösa uppgiften. Då missar man kreativa alternativ, därför att den gemensamma processen saknas. Samplanering med medverkan av alla konkurrenter under hela planeringsprocessen ger större förutsättningar för ett bättre resultat. Det är också självklart att resenärsorganisationer ska ha möjlighet att komma med synpunkter.

Trafikverket bör få ett tydligt uppdrag att samordna och prioritera de olika operatörernas tidtabeller för att undvika förseningar och få plats med så mycket tåg som möjligt på spåren. Prioriteringen ska utgå från resenärernas behov och ske i nära samarbete med operatörerna.

## Lagstifta om resenärers rätt om hjälp vid förseningar

Om en operatörs buss eller tåg är försenade får man som resenär ofta inte istället ta en buss eller tåg som körs av ett konkurrerande bolag. Ibland har olika operatörer ett bra samarbete för resenärernas bäst vid förseningar, ibland inte. För resenärer är det som ett lotteri.

Det är tydligt att branschen inte har lyckats få till ett samarbete utan att det behövs ett tillägg i kollektivtrafiklagen kring detta. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## Stoppa höjningen av banavgifterna

Sedan flera år tillbaka höjer Trafikverket, med alliansregeringens godkännande, årligen banavgifterna. Det är de avgifter som tågoperatörerna betalar för att få använda spåren, och som i slutändan betalas av resenärernas biljetter.

I höstas röstade riksdagens majoritet ner förslaget om chockhöjda banavgifter. Men när Trafikverkets nya plan för infrastrukturen kom i juni så fanns chockhöjningarna ändå med. Banavgifterna kommer med regeringens förslag att fördubblas bara mellan 2010 och 2014, från cirka 600 miljoner kronor till nästan 1,2 miljarder kronor.

Höjningarna slår hårt mot Sveriges tågpendlare. En regiontågspendlare som reser varje dag mellan exempelvis Högboda och Kristinehamn kommer år 2014 att få betala 1 920 kronor om året i bara banavgifter på sina biljetter.

**Fel! Okänt namn på**

För en veckopendlare som tar tåget mellan Karlstad och Stockholm blir det 1 720 kronor i banavgifter, beräknat utifrån underlag från riksdagens utredningstjänst. Denna del av biljettpriset kommer att ha fördubblats mellan 2010 och 2014.

I praktiken innebär förslaget en straffskatt för alla de resenärer som väljer det klimatsmarta alternativet. Detta är inte i enlighet med en långsiktig klimatpolitik.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening om ett stopp för höjda banavgifter.

Stockholm den 26 september 2013

*Stina Bergström (MP)*

*Annika Lillemets (MP)*

*Jonas Eriksson (MP)*

*Lise Nordin (MP)*

*Magnus Ehrencrona (MP)*