

Nu är kackerlackorna framme och skrämmer folk med 573% prisökning Se också Toni kommentar efter artikeln

Biljettpriserna i Ystad öka med 573 procent enligt WPS analys som är ett beställningsarbete av länsbolaget. Lurendrejeri och slöseri med skattepengar.

Går förslaget om den nya kollektivtrafiklagen igenom, kan biljettpriserna i Ystad öka med 573 procent.

<http://www.ystadsallehanda.se/article/20090719/YSTAD/610715033/1365/&/Risk-att-det-blir-fem-ganger-sa-dyrt-pa-bussarna-i-Ystad>

Dagens biljettpriser är inte marknadsanpassade. Det betyder att staten går in och finansierar de delar som inte täcks av biljettpriset.

På uppdrag av regeringen har konsultföretaget WSP räknat på vad övergången till en kommersiell kollektivtrafik kan innebära. Det visar att en total övergång i stadstrafiken kräver stora höjningar av biljettpriset, från i genomsnitt 9,60 kronor till 41 kronor per påstigande.

– Genom det här tankeexperimentet kom vi fram till att 80 procent av trafikarbetet skulle kunna bedrivas kommersiellt. Och då är det optimistiskt räknat. Det förutsätter också kraftiga prishöjningar på vissa linjer, säger uppdragsansvarige Anders Wärmark.

I Skåne varierar den väntade prishöjningen: från 105 procent i Malmö, till 570 procent i Ystad. En direkt konsekvens, som påtalas i analysen, blir att antalet resor med kollektivtrafik kommer att minska med i snitt 28 procent.

– Höjer man priset minskar resandet. Det samma gäller inom alla tjänster och varor man använder, säger Anders Wärmark.

Den nya kollektivtrafiklagens särskilde utredare Ulf Lundin, menar dock att man inte kan dra alltför stora slutsatser av WSP:s analys.

– Det är lite farligt att slå fast att det faktiskt blir dyrare för resenären. Det beror ju på hur staten väljer att gå in och subventionera. Idag betalar samhället 50 procent av alla kostnader i länstrafiken. De pengarna kan man ju använda till att subventionera individen direkt, säger Ulf Lundin.

Ett sådant beslut kan i framtiden fattas av lokala kollektivtrafikmyndigheter, som får ansvar och rätt att gripa in på marknaden.

Men förutsättningarna för att bedriva kommersiell kollektivtrafik varierar kraftigt över landet: från attraktiva Skåne, västkusten och Stockholm till de mindre trafikerade sträckorna i norra och mellersta Sverige.

– I vissa län kanske 80 procent av marknaden kan vara kommersiellt bärkraftig, medan den är betydligt mindre i andra, säger Ulf Lundin.

Klart är att utredningen presenterar en ny inriktning på den svenska kollektivtrafikmarknaden, både vad gäller valmöjligheter och pris.

– Resenären kommer att möta ett större spektrum av priser. Utbudet kommer att bli mer varierat och därför blir prissättningen också mer varierad, säger Ulf Lundin.

Kurt Hultgren är generalsekreterare på Resenärsforum, en ideell förening för kollektivtrafikresenärer. Han tror också att det kommer att bli tal om prissänkningar på vissa sträckor.

– När bolagen blir fria att sätta sina egna priser kan det bli tal om både höjningar och sänkningar. Det nya systemet bygger på att resenären får ett större inflytande och då måste bolagen lyssna på vad resenärerna tycker, säger Kurt Hultgren.

Han radar upp en mängd alternativ som resenärerna kan ställas inför i framtiden.

Olika servicenivåer, dygnstider och fordonens standard.

Turtäthet och trygghet.

Personal och hur man blir behandlad vid exempelvis klagomål.

Vad betyder biljettpriset för resenärerna?

– Det där med priset är ett starkt debattargument, också för många enskilda resenärer. Men jag skulle vilja säga att för ännu fler resenärer är priset inte den viktigaste frågan, utan det är snarare pålitligheten och turtätheten, säger Kurt Hultgren.

Toni kommentar:

Nu tar länsbolagen fram all ammunition i en fråga som för länge sedan är avgjort, det gäller att ta fram konsulter som betalas med våra skattepengar allt för att skrämma folket. Fråga är då vad är sant? WSP:s analys är ett beställningsjobb, dom har överhuvudtaget ingen kunskap i hur privata företag arbeta eller vad en liten administration innebär och chefer som driver bolaget med egna pengar som kan trafik och behöver inte sitta i ständiga möten för att diskutera trams. Frågan som skall ställas är det länsbolagens uppgift att använda skattepengar i egen sak som dessutom är felaktiga? Samtliga inblandade borde åtals för förskingring av offentliga medel.