

Citybanan fördröjd - ännu en gång

Citybanan blir fördröjd. Är någon förvånad? Miljön är viktig och vi har en rigorös lagstiftning. Om vi ska ha det eller inte diskuteras ibland, men så länge vi har den kanske vi kan kräva att underlaget för miljöprövningen är så fullständigt att domstolen kan fatta beslut. Flera varv i domstolar tar tid.

SL har också fått kritik av landstingets revisorer, vilket fick förra ordföranden Anna Kettner att skylla på att borgarna obstruerade så det inte gick att sköta bättre. Vi kan ha olika synpunkter på hur SL ska vara konstruerat - som aktiebolag eller

kommunalförbund eller en nämnd - men så länge det är aktiebolag är det väl bolagets bästa som ska vara styrelsens enda ledstjärna?

Ätminstone är det så enligt aktiebolagslagen. Att göra skötseln till en politisk stridsfråga mellan valen gynnar sannoligen inte resenärerna. Hoppas ingen obstruerar i den nya styrelsen utan att alla ser till att ge stockholmarna bästa möjliga kollektivtrafik baserad på de kundundersökningar som görs.

På NTF:s kongress fattades beslut om att verka för en utökad kollektivtrafik,

eftersom det är trafiksäkert. Det gladdes av avgående styrelseledamot (undertecknad) att kollektivtrafikens samhällsnytta poppar upp i alla sammanhang.

Välkommen till ResenärsForums årsmöte måndagen den 28 maj klockan 15!

Märta-Lena Schwaiger
ResenärsForums
ordförande



Kallelse till årsmöte
ResenärsForums årsmöte äger rum måndagen den 28 maj klockan 15-17 på Westmanska palatset, Holländargatan 17, Stockholm. På årsmötet medverkar Rufus Barnes från London Travelwatch. Fråga om stadgeändring kommer att behandlas

Rufus Barnes från London Travelwatch på ResenärsForums årsmöte

Den 28 maj klockan 15-17 hålls ResenärsForums årsmöte i Westmanska palatset på Holländargatan 17 i Stockholm. Förutom sedvanliga årsmötesfrågor kommer ResenärsForums medlemmar och alla som är med i anslutna pendlargrupper och föreningar att få höra Rufus Barnes, vd för London Travelwatch, berätta om de brittiska resenärernas inflytande. Han är också en av styrelseledamöterna i EPF, European Passenger Federation.

Storbritannien har en väl utvecklad lagstiftning och ett stort antal resenärsföreningar, både lokalt och för olika järnvägar. Det brittiska sättet att arbeta med konsumentfrågorna för kollektivresenärerna är mycket intressant. London Travelwatch är den största resenärsorganisationen och bevakar resenärernas intressen i Stor-London. Han kommer att hålla sitt föredrag på engelska.

Dessutom kommer ResenärsForums och Uppsalapendlarnas studie av förseningar och förseningarnas effekter för resenärerna att presenteras.

Alla är välkomna. Anmälan är inte nödvändig, men underlättar planeringen och uppskattas.

Presentation av ResenärsForums styrelse

Vilka sitter i ResenärsForums styrelse och vilka frågor vill de driva? Vi har tidigare presenterat Jonas Friberg, Marika Jenstav och Stella Fare. Här presenteras Björn Sundin.

1. En presentation av dig själv.
2. Vilken eller vilka frågor tycker du är viktigast för ResenärsForum att driva?
3. Vad är viktigast för att ResenärsForum ska utvecklas som påtryckarorganisation?

1. Sedan årsskiftet kanslichef för socialdemokraternas oppositionskansli i Örebro och därmed inte längre arbetspendlare. Före årsskiftet arbetade jag som Förbundssekreterare på Vårdförbundet och pendlade dagligen mellan Örebro och Stockholm. Har arbetspendlat till Stockholm en stor del av mitt yrkesliv (totalt över åtta år, är 36 år fyllda). Tog initiativet till nätverket Örebropendlarna.

2. Pålitlighet och komfort är helt avgörande. Om dessa begrepp inte är i fokus kom-

mer inte kollektivtrafiken kunna motsvara kraven i framtiden, särskilt inte när det gäller arbetspendling. Det är en himmelsvid skillnad på de krav som ställs av dem som arbetspendlar varje dag och de krav som ställs av "tillfälliga resenärer". Och denna skillnad tycks många ha svårt att förstå, exempelvis misslyckas SJ dagligen med att leverera den pålitlighet som pendlare är beroende av.

3. Fler medlemmar ger en ökad trovärdighet i påtryckningsarbetet men självklart är underlag och kvalitet i argumenten helt avgörande för framgång. Det arbete som sker med att stötta och engagera fler i lokala nätverk, exempelvis för pendlare, tror jag är centralt. Det leder till fler medlemmar, till mer relevanta krav och till ökad medial uppmärksamhet.



Björn Sundin.

Välbesökt möte om kollektivtrafiken i Stockholms län

Den 23 mars hölls ett välbesökt möte i Stockholm om hur kollektivtrafiken ska kunna bli attraktivare. Där fanns representanter för SL:s styrelse, kommunföreträdare, företrädare för trafikföretag och resenärer med tåg, buss och båt i Stockholms län.

Alla tycks vara överens om att kommunernas inflytande över kollektivtrafiken i Stockholms län är helt otillräckligt. Det är det enda länet i Sverige där kommunerna i praktiken inte har något att säga till om i kollektivtrafikfrågor.

Trenden är att större städer tar fasta på modern spårvägstrafiks styrka både i miljöhänseende och som en faktor som säkerställer stadsmiljön. Spårvagnar är tillgängliga för resenärerna på gatan där de befin-

ner sig, utan att resenärerna behöver gå ner i underjorden

Olika finansieringslösningar diskuteras. En metod är att använda sig av det som numera kallas OPS-lösningar, Offentlig och Privat Samverkan.

Ett problem är de alltför korta avtalsperioderna som bidrar till att operatörerna inte kan göra de mycket angelägna investeringar som krävs. Flera närvarande satte sitt hopp till Ansvarsutredningen. Men kanske är det nödvändigt att redan innan dess bryta ut kollektivtrafiken ur landstinget och skapa ett kommunalförbund för kollektivtrafiken? Nu koncentrerar sig landstinget mest på sjukvården.

Koll framåt - många deltog i Vägverkets och Banverkets möten om kollektivtrafiken

Vägverket och Banverket anordnade under mars en seminariereserie på sex platser. Seminariereserien och projektet går under namnet Koll framåt, där koll står för kollektivtrafik, fram för framgångsfaktorer och åt för åtgärder. Sammanlagt har mellan 900 och 1 000 personer deltagit i de sex seminarierna, som ägde rum i Jönköping, Stockholm, Luleå, Göteborg, Malmö och Sundsvall.

En utgångspunkt har varit att det nu är dags att komma till skott, och det ska ske genom samverkan. Samverkansidén är grunden i hela detta regeringsuppdrag. Regional utveckling ligger i alla parter intresse. Resenärsfokus har varit uttalat, och resenärerna har också varit aktiva i alla seminarierna.

Fyrstegsprincipen

En viktig förutsättning är att fyrstegsprincipen nu ska tillämpas både inom Vägverket och Banverket.

I första steget ska frågan ställas ifall transportbehoven kan tillfredsställas genom något annat färdmedel eller transportsätt. Man kanske inte ska bygga en ny eller större väg, man kanske ska anlita spårtrafik? I ett andra steg gäller att använda befintlig infrastruktur bättre, t ex genom förbättrad signalreglering. I steg tre gäller att undersöka om begränsade utbyggnader kan göras för att eliminera flaskhalsar eller skapa tillgänglighet till alternativ infrastruktur. Först i steg fyra kommer så alternativet att bygga nytt, antingen det gäller vägar eller spår.

Det är inte självklart att direkt satsa på stora utbyggnader. Det gäller att hushålla med resurserna, och medborgarna kan få ut lika mycket prestanda ur en effektivare använd transportapparat. Ett centralt

budskap är att kollektivtrafiken är mycket effektivare än individuell biltrafik. Detta bör kunna leda till att kollektivtrafiken får lite lättare att hävda sig i konkurrensen om ekonomiska resurser.

Turtätheten, linjenätet och fordon, men också biljettsystem och informationssystem är avgörande faktorer för hur bra man finner att kollektivtrafiken är. Och det är resenären som avgör vad som är bra. Därför är attraktiviteten och kundnöjdheten det som avgör utvecklingen.

Vision behövs

För att skapa en utveckling som stöds av många krävs en vision som delas av alla, framhöll Mona Boström från SLTF, Svenska Lokaltrafikföreningen, vid seminarierna. ResenärsForum föreslog en vision, som redan används av Skånetrafiken: "Kollektivtrafik ger frihet".

Hans Rode, Vägverket, förklarade att vi står inför tuffa klimatkrav, som påverkar allt resande och planeringen i samhället. Kollektivtrafiken kommer att få en mycket större roll.

I Göteborg påpekade Göran Johansson, Göteborgs stad, att det är storstäderna som leder utvecklingen i samhället. Kollektivtrafiken är nödvändig för att storstäderna ska fungera. Det är helt oacceptabelt att det ska ta femton år att planera en järnvägssatsning. Sven Bårström, Banverket, konstaterade att en tredjedel av Sveriges invånare inte har bil alls och en tredjedel har bara tillgång till bil ibland. Men resande med kollektivtrafik kan inte kommanderas fram. Kollektivtrafiken måste bli attraktiv.

I Sundsvall framhöll Hans Hedlund från landstinget i Västernorrland att Ådalsbanan och Botniabanen är tillväxtfaktorer eftersom de långa avstånden kan övervinnas med bra tågtrafik. Norrlandsresan, med gemensamma biljetter i de fyra nordligaste länen, är ett exempel på positiva åtgärder. Vid seminariet kritiserades att Rikstrafiken bara har till uppgift att stödja fritidsresandet, inte det långväga pendlandet. Vidare påpekades att

reseavdraget måste göras om. Det gynnar nu bara storstädernas manliga bilpendlare.

I Luleå sa Kent Ögren, Norrbottens läns landsting, att infrastruktursatsningar ger utveckling, det visar historien. Just nu går det bra i Norrbotten. Men kortare restider krävs, och där kommer tåget som en lösning på ett stort behov.

Förslag från deltagarna

Bland förslagen som kom fram i diskussionerna finns att låta arbetsgivare medverka till att anställda reser kollektivt, t ex genom reskuponger på samma sätt som rikskuponger, liksom ändrade förmånsskatte regler (jämställa fri parkering vid arbetsplatsen med fri arbetsresa kollektivt) och nya reseavdragsregler i övrigt.

Det vanligast förekommande kravet var enkla och kompatibla biljetter, det vill säga ett nytt biljettsystem som bygger på plastkort med chip, som kan användas för olika prissystem oavsett prisnivå. Den enkelhet som finns vid bilresandet måste uppnås och helst överträffas. Vidare krävs bättre personligt bemötande, t ex genom stationsvärdar på idag obemannade eller otillräckligt bemannade stationer. ❖

ResenärsForums kansli

Adressen till ResenärsForums kansli:
Klarabergsgatan 35
111 21 STOCKHOLM.
tel: 08-651 55 90
fax: 08-651 55 91
e-post: info@resenarsforum.se
hemsida: www.resenarsforum.se
Kurt Hultgren, generalsekreterare,
tel: 070-788 44 77.

ResenärsForums styrelse

Märta-Lena Schwaiger, ordförande,
Marika Jenstav, vice ordförande,
Per Åberg, kassör,
Lars Foberg,
Kjell Sevefjord,
Björn Sundin,
Ann-Christin Alderbrant,
Jonas Friberg.

Ersättare:
Kerstin Danielsson,
Karin Jansson,
Stella Fare,
Bernt Månsson.

Märta-Lena Schwaiger, Marika Jenstav,
Per Åberg och Kurt Hultgren ingår i arbetsutskottet.

Ansvarig utgivare: Kurt Hultgren
Redaktion: Roger Låth.

Interrailkort för resor i Europa

Den 1 april infördes det nya Interrailkortet. Det kommer att finnas i både första och andra klass, och det kommer att ge friheten att resa kors och tvärs utan att vara låst till vissa sträckor. Priset blir ungefär det som - i fast penningvärde - gällde när det gamla interrailkortet infördes 1972.

Det nya med Interrailkortet av år 2007 är att det återigen kan användas i hela Europa utan zoner. Det finns ett globalkort som gör det möjligt att resa i hela Europa

under 22 dagar eller under en månad.

Dessutom införs det ett "ett-lands-kort" som kostar betydligt mindre och som gäller för resor kors och tvärs i det landet under vissa dagar under en månad. Det betyder att man kan ligga still några dagar och sedan resa vidare. Dessa kort motsvarar ungefär de Eurodominkort, som har funnits under senare år. Man kan välja mellan tre, fyra, sex eller åtta resdagar under den månad som kortet gäller.