

När kommer de politiska besluten?

Biltrafiken har ökat 70 procent mer än kollektivtrafiken under ett antal år. Det visade en undersökning, som nyligen redovisades. Undersökningen relaterade kostnaden för biljetterna till bensinpriset, som är den enda kostnad bilägaren ser. Och biljettpriserna har ökat mer än bensinpriset. Varje körd kilometer gör att bilen förlorar i värde, men det kommer längre fram så det kanske inte är så konstigt att det bara är bensinpriset som är påtagligt för bilägaren. Om man går in på SLTF:s hemsida och trycker på "ResRobot", kan man få en bra jämförelse av vad olika färdmedel kostar.

Fler och fler flyttar in till tätorterna där det finns alternativ i form av kollektivtrafik. Alltså borde det vara den som ökar och inte biltrafiken. Många bilresor är dessutom så korta att en stärkande promenad kan vara ett alternativ. Kommer larmrapporten om klimatförändringarna att tvinga fram politiska beslut, som begränsar bilens användning? Miljöbränsle löser inte alla problem. Trängsel, buller och partiklar

kräver också åtgärder.

Riksdagens trafikutskott höll en hearing om kollektivtrafik den 25 januari. Den refereras på annan plats. Många kloka saker blev sagda, men egentligen inget nytt. Jag skulle vilja påstå att kollektivtrafiken varit föremål för så mycket forskning och utvecklingsarbete att alla vet vilka problem som finns, men de stora politiska tagen för att öka åkandet tas inte.

För det behövs en del tuffa beslut. Det första beslut som behöver tas är att kollektivtrafiken är ett viktigt instrument att uppnå andra politiska mål i form av bättre miljö, nollvisionen och mindre sjukdomar. Därefter måste det slås fast att utgångspunkten för all trafikplanering ska vara just det kollektiva resandet. Det ökar framkomligheten för bussarna.

Alla pengar från trängselskatten i Stockholm ska enligt regeringen gå till vägar. Det är ju bilisterna som betalar avgiften, anser utredaren. Nja, vi andra betalar också. Vi betalar i form av sämre miljö, olyckskostnader och sjukvårdskostnader. Skulle bilisterna betala sin kostnad till samhället, så skulle åtminstone hälften av trängselavgiften

gå till kollektivtrafiken.

Och det behövs mer pengar in i systemet. Ett problem som diskuteras på europeisk nivå är just finansieringen av kollektivtrafiken. Trängsel är mer påtaglig i tätbefolkade länder och utökad kollektivtrafik behövs, men ingen vet riktigt hur det ska finansieras. Forskningen visar dessutom att tätare turer skulle öka resandet. Men fler turer kostar skattepengar åtminstone initialt.

Det blir en ekvation som inte går ihop. Vore det då inte idé att satsa en del av trängselavgifterna på fler fordon och utbildning av personal så att fler bussar och tåg kan bemannas? Det leder till fler resenärer, högre intäkter och på sikt lägre biljettpris. Ett pris som kan konkurrera med bensinkostnaden. Spårkapaciteten lär vi få vänta på.

Märta-Lena Schwaiger
ResenärsForums
ordförande



Presentation av ResenärsForums styrelse

Vilka sitter i ResenärsForums styrelse och vilka frågor vill de driva? I förra numret presenterade vi Jonas Friberg och Marika Jenstav. I detta nummer presenteras Stella Fare.

1. En presentation av dig.
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. Jag har en lång historia bakom mig som kommunpolitiker i Stockholms Stad. Mellan åren 1998-2002 var jag borgarråd med ansvar för stadsmiljöfrågor. Under alla år har jag betonat sambandet mellan stadsliv och tra-



Stella Fare

fik. Jag ser kollektivtrafiken som det kitt som binder samman en stadsbygd och en region, till skillnad från motorvägarna som skär sönder landskapet och skapar barriärer. Vi måste ladda den tekniskt dominerade kollektivtrafiken med ett positivt innehåll och framhålla de humanistiska värdena. Det handlar i hög grad om livskvalitet och en fungerande vardag.

I Föreningen Kollektivtrafikant Stock-

holm samlar vi alla som reser med SL-trafiken och ställer krav på förbättringar. Min bakgrund som historiker och arkivarie gör att jag i hög grad har ett historiskt perspektiv på resandet i Stockholms län. Vi måste få en trafikplanering som utgår från var människor bor och arbetar.

Sedan Landstinget i Stockholm tog över ansvaret för kollektivtrafiken har detta självklara och naturliga samband försvunnit. Den strategiska planeringen försvann och istället håller vi nu på att drunkna i det eftersatta underhåll som gör sig alltmer påmint i form av förseningar och inställda turer.

2. För ResenärsForums del anser jag att det viktigaste är att vara ett fönster ut mot Europa och visa politiker och experter att i vår omvärld finns många goda exempel att lära ifrån. Den starkaste trenden inom EU är en allt större satsning på spårburen trafik och "lightrail".

Trafikhuvudmännen måste lämna sitt föråldrade produktionsorienterade synsätt och se att ur ett konsumentperspektiv upplevs den moderna spårvägstekniken som det absolut mest attraktiva. Ska kollektivtrafiken kunna konkurrera med en ny personbil måste den erbjuda mycket hög komfort.

3. ResenärsForum ska föra samman de konsumentintressen som finns bland resenärerna och göra dem synliga. Både statsmakterna och andra beslutsfattare måste börja lyssna på dem som dagligen reser kollek-

tivt. Med bilistorganisationerna har man sedan länge väl utarbetade kontakter, men nu är det dags att visa att de som reser kollektivt är mångdubbelt fler.

Jag tror att den ökade medvetenheten om klimatförändringarna gör att våra frågor kommer att få allt större tyngd. Det viktiga är att visa att ett ökat resande med kollektiva färdmedel inte innebär en försämring för den enskilde utan tvärtom kan ge större frihet och mer tillgänglighet för människor och företag.

ResenärsForum mötte (s) i TU

ResenärsForums styrelse ordnade en kvällssammankomst med (s)-gruppen i riksdagens trafikutskott (TU) den 24 januari. Tanken är att diskutera trafikpolitiska frågor med olika politiska grupperingar inom TU, en i taget, för att lättare kunna föra öppna diskussioner. Från TU:s (s)-grupp deltog fem personer. ResenärsForum kunde konstatera att de fem tyckte mera benägna att instämma i ResenärsForums synpunkter nu än när (s) satt i regeringsställning. Alla var överens om att kollektivtrafikfrågorna skulle behöva få större tyngd, eftersom kollektivtrafiken är en del av välfärden.

Utfrågning i riksdagen om kollektivtrafiken

Riksdagens trafikutskott höll den 25 januari en utfrågning om kollektivtrafiken och framtiden.

Bengt Holmberg, professor i kollektivtrafik vid Lunds tekniska högskola, konstaterade att en tredjedel av alla invånare i Sverige inte kan ta sig fram med bil, därtill kommer ytterligare personer som bara delvis kan använda bil. Det är hälften av befolkningen som är beroende av kollektivtrafiken.

Staffan Widlert, generaldirektör för Rikstrafiken, belyste frågan: Hur får vi fler att åka kollektivt? Han konstaterade att det finns två helt skilda bilder, som måste hållas isär. Den ena handlar om de växande städerna, där trafiken och bilköandet ökar. Dessa går inte att bygga bort, utan kollektivtrafiken är den enda möjligheten. Den andra bilden gäller övriga landet, där landsbygden fortsätter att glenna. Vid ökande inkomster stiger bilin-

Vilken nytta har resenärer av PPP-lösningar?

Ett seminarium anordnades den 24 januari på Handelshögskolan i Stockholm om privat delfinansiering inom transportsektorn. Uttrycket PPP (Private Public Partnership) har blivit ett begrepp som används alltmer i debatten. Det var forskarna Gunnar Alexandersson och Staffan Hultén som redovisade fördelar och nackdelar. Som exempel togs Ostlänken, den planerade snabbjärnvägen Södertälje-Nyköping-Norrköping-Linköping-Mjölby.

Gunnar Alexandersson konstaterade att PPP-metoden är gammal. Asea samarbetade med SJ, liksom Ericsson med SJ om signalteknik. Det nya är fragmentiseringen, att Statens Järnvägar inte finns längre, utan ett gytter av företag, vilket gör samverkan svårare.

Staffan Hultén konstaterade att bland fördelarna finns:

- ökad kvalitet och innovationer
- bättre värde för köparen
- lägre projektkostnader
- snabbare färdigställande
- bättre överensstämmelse mellan budget och utfall
- intressen även för driftsituationen, ej bara byggandet.

Till nackdelarna hör att:

- det är dyrare för privata finansierare att låna än det är för staten.
- kontraktsskrivandet är omfattande och tidskrävande
- det blir inlåsnings under lång tid framåt.

Det har genomförts några få PPP-projekt i Sverige. Arlandabanan betraktas ofta

havet markant. Kollektivreseunderlaget är mycket sämre och kollektivtrafiken blir dyr och mycket sämre.

Mona Boström, vd på SLTF, berättade om upphandlingen av trafiktjänster som ett utvecklingsverktyg. Alla intressenter måste ha samma mål. Lagen om offentlig upphandling har fel fokus. Den leder till alltför mycket detaljreglerande. Att konservera befintlig trafik är inte rätt. Hellre bör nya sätt att åstadkomma kollektivresor initieras.

Ines Uusmann, generaldirektör för Boverket, underströk att den goda staden är planerad så att kollektivtrafik både är det naturligaste och attraktivaste. Bilavdrag och möjligheten att bygga villabebyggelser med subventionerade lån gav villamattor omöjliga att kollektivtrafikförsörja.

Roger Pyddoke, VTI, visade att den organisatoriska utformningen av operatörernas verksamhet också spelar en olycklig roll. De vinstmaximerande företag som tillhan-

dahåller kollektivtrafik har friheten att tillhandahålla färre turer, färre vagnar och dyrare turer inom ramen för sitt uppdrag, så som SJ AB.

Karin Svensson Smith (mp) ställde frågan till experterna om hur det kom sig att 97 procent av investeringarna går till spår och väg medan endast 3 procent går till fordonen. Vad kan göras för de 25 miljarder som vägsatsningen Förbifart Stockholm kommer att kosta om den byggs? Mona Boström svarade att underhållet måste förbättras generellt, men också att det behövs spårinvesteringar i Stockholm för hela Sveriges skull.

Björn Sylvén berättade att både Paris och London nu återinför spårvagnar med stor framgång. Ines Uusmanns exempel med spårvägen till Ringdansen i Norrköping är väl det första exemplet i Sverige, men det kommer säkert fler.

Kurt Hultgren

som misslyckat på grund av det efterföljande monopoliet. Men bara det faktum att bygget kom till stånd, tack vare PPP-lösningen, var ett värde i sig. Utan den hade bygget dröjt mycket längre.

Den verkligt stora fördelen är att alla parter driver sitt arbete effektivare. Fördröjning i arbetet undviks genom att alla har en stark drivkraft att bli färdiga i tid.

Ett intressant konstaterande var att PPP egentligen inte är en finansieringslösning, eftersom det alltid är användarna eller skattebetalarna som slutligen ska betala. Det handlar om hur man kan öka engagemanget och effektiviteten i bygge och drift. Det är det enda sättet som det kommer in nya pengar, genom besparingar.

Nytan för resenärerna är att anläggningarna påbörjas och blir färdiga snabbare och genom att fördröjningar blir mindre, dvs kostnaderna blir lägre.

Enklare biljettsystem

Över hela Europa pågår strävan efter enklare biljettsystem, t.ex. genom digital teknik och chip-lösningar. Det är den lösning som eftersträvas i Sverige och Danmark, där det nordiska tekniska systemet håller på att långsamt införas. Det bygger på olika biljettpriiser samtidigt som resenärerna på ett enkelt sätt kan använda samma kort för att resa i olika regioner och på olika färdmedel, oavsett var man själv har sin hemvist.

Ett steg i rätt riktning togs när SL den 29 januari återgick till ett biljettsystem som premierar periodkort och gör det mindre attraktivt att köpa lösa enkelbiljetter. Men fortfarande saknas det gemensamma kortet för hela Sverige och på motsvarande sätt för Danmark. ResenärsForum kommer att fort-

sätta att driva denna fråga. En lösning på europeisk nivå tas upp på den europeiska passagerarkonferensen i München den 10 mars. Den anordnas av Europeiska Passagerarfederationen, för anmälan se ResenärsForums hemsida.

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.