

Citat från nyhetsbrevet från BR 5 okt 2010:

Budget utan framtidssatsningar på busstrafik

I veckan presenterade finansminister Anders Borg budgetpropositionen för 2011 "Från kris mot full sysselsättning". Det märks tydligt att det är en krisbudget, där Sverige fortfarande befinner sig i lågkonjunktur med hög arbetslöshet. Budgeten innehåller få glädjeämnen för den svenska bussbranschen.

Budgeten föreslår endast några enstaka åtgärder för att skapa bättre villkor för entreprenörer, åtgärder som knappast berör bussbranschen. Några lättnader för att stärka tillväxten i form av ändrad bolagsskatt, arbetsgivaravgifter och värnskatt bedömer regeringen att inte kunna genomföras under mandatperioden. Regeringen aviserar dock ytterligare satsningar på regelförenkling för företagen. Men samtidigt med dessa satsningar föreslås nya regler inom transportsektorn, exempelvis med Transportstyrelsens förslag till sanktioner för kör- och vilotider (se separat notis), som innebär ännu mer regelkrångel och administrativa kostnader för bussföretagen. I verkligheten går alltså utvecklingen åt motsatt håll med mer regelkrångel i stället för mindre, vilket är regeringens tydliga mål.

Inte heller görs det några ytterligare satsningar på infrastruktur för väg eller kollektivtrafik än vad som tidigare beslutas. Regeringens budget uppvisar en påfallande brist på tillväxtstärkande satsningar på framtidens kollektivtrafik. Detta trots att regeringen betonar kollektivtrafikens betydelse och statens roll för att skapa förutsättningar för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas. I budgeten aviseras kompletterande infrastrukturinvesteringar under mandatperioden – angelägna satsningar som branschen ser fram emot.

I årets budget framhålls att om fler ska välja att ställa bilden och i stället nyttja kollektivtrafik krävs en kraftfull utveckling och effektivisering av befintliga transportsystem. För första gången i en budgetproposition nämns att "kapaciteten kan t.ex. ökas genom introduktion av mer kapacitetsstarka busstrafiksystem", det vill säga det som kallas för högkvalitativa busstråk eller Bus Rapid Transit, BRT. På [Persontrafikmässan](#) den 26-28 oktober kommer naturligtvis dessa frågor att diskuteras på seminarierna.

Viktigt för utvecklingen av kollektivtrafiken är att den nya kollektivtrafiklagen verkligen leder till att resenärernas behov sätts i centrum för de nya regionala kollektivtrafikmyndigheternas verksamhet. Det är centralt att regeringen aktivt verkar för att reformen bidrar till en utveckling av den kommersiella busstrafiken. I ett brev till den nya infrastrukturministern skriver BRs förbundsdirektör Anna Grönlund att "Omregleringen av kollektivtrafiken med Ny kollektivtrafiklag är branschen positiv till, även om det finns frågor rörande

risken för osund offentlig konkurrens, ansvar för stationer och de nya regionala myndigheternas roll som ännu är oklara.”

Toni kommentar:

I ett brev till den nya infrastrukturministern skriver BRs förbundsdirektör Anna Grönlund att ”Omregleringen av kollektivtrafiken med Ny kollektivtrafiklag är branschen positiv till...

Citatet är från ovanstående BR ledare, nu undrar vän av ordning hur kan man vara nöjd med en omreglering? Borde man inte kräva istället en total avreglering, ett förbud för samhällsstödda företag att konkurrera med privata företag? Som jag har förstått skall nyblivna infrastrukturministern Catharina Elmsäter-Svärd se över vad center partiet ställt till med. Hade det inte varit en stor händelse ifall Anna Grönlund istället för ovanstående svammel skrivit, omregleringen ger inte skattebetalarna nödvändig konkurrenskraftigt utbud, inbesparing och chansen till en bättre trafik med mer service är med omreglering inte möjlig. Hade kanske ett svar med denna lydelse varit mer passande:

Vi på BR föreslår att man tillsätter en grupp som får till uppgift med målsättning att totalt avreglera busstrafiken liksom merparten alla andra branscher något som skulle komma alla till godo utan större skattesubventioner som idag snedvrider och hindrar även vid en kommande omreglering .

Jag tror mig ha upplevt det mesta ser jag naturligtvis det konspiratoriska i svaret att det är storbolagen inom BR som inte vill ha fri konkurrens utan vill fortsatt ha samhällsbidrag, ett eget monopol på den linje man väljer att köra för att ta ut högre inkomster och skapa ett skydd från privata företagen. Är det vad det går ut på så har Anna Grönlund bara bekräftat ännu en gång sin olämplighet att vara förbundsdirektör för ett förbund där merparten är små företag. Snart nog får vi se verkligheten...