

Debatt: Mycket kvar att lösa innan kollektivtrafiken avregleras

Insändare från tidningen Dagen Industri Debatt 2010-12-13 13:54

(efter artikeln Toni;s kommentar...)

Den nya kollektivtrafiklagen träder i kraft den 1 januari 2012. Övergången till en avreglerad trafik riskerar att bli allt annat än smidig, skriver Nicklas Lindersson, Ybuss.

?Den 1 januari 2012 blir den svenska kollektivtrafiken äntligen avreglerad. Äntligen eftersom förändringen innebär mer direkt makt och inflytande till dem som verkligen ska ha den: resenärerna.

För oss som arbetar i kollektivtrafiken kommer avregleringen att betyda att vi ännu tydligare än i dag måste anpassa oss efter resenärernas krav och önskemål. Vi i näringen kommer än mer aktivt att lyssna till vad våra resenärer vill. För utan våra resenärers gillande kommer vi inte att överleva.

Egentligen är det självklart: grunden för varje livskraftigt företag måste vara att man är lyhörd för marknadens – det vill säga kundernas – önskemål.

Problemet är att det hittills inte har varit fallet. Vem som hade rätt att köra buss eller trafikera räls bestämdes länge av politiker som delade ut monopol på rätten att bedriva trafik. Samma politiker har också haft makten att bestämma vilka turer som ska köras och hur ofta. Affärsuppbyggnaden har varit mellan politiker och företag och resenärernas roll har varit indirekt.

Inte ens med de senaste årens upphandlade trafik har resenärerna spelat annat än en undanskymd roll. Som avtalen har utformats, har de snudd på uppmanat företagen till att inte tänka på resenärerna. Biljettintäkterna har oftast tillfallit någon annan än operatören – som däremot har fått ta hand om kostnaden för slitaget på bussarna.

Den rådande halvmesyren till avreglering har i praktiken gjort att beställaren, politikerna, vill att det ska kosta så lite som möjligt, och att operatörerna, företagen, velat ha så få resenärer som möjligt. Det är långt ifrån ett system som sätter resenären i fokus.

Mitt eget företag har undersökt resenärernas attityder. I en nyligen genomförd undersökning svarade hela 93 procent av de tillfrågade att det viktigaste när man

ska välja bolag för att resa kollektivt mellan städer är att det är enkelt att köpa biljett. 92 procent tyckte att det var viktigt att det finns avgångs- och ankomsttider som passar, liksom vetskapen att man kommer fram i tid. Nästan lika viktigt var att resan känns trygg och säker och att det är enkelt att hitta information om tider och priser.

Vi har redan tagit till oss dessa åsikter. Skälet till detta är enkelt. Om de som ska åka med oss inte gillar det vi erbjuder finns det alltid andra företag som kan ta vår plats. Efter avregleringen kommer de här drivkrafterna att bli ännu starkare och tydligare.

Kollektivtrafiknäringen har i bred enighet efterlyst denna förändring **i flera år.** Men att avregleringen nu kommer till stånd räcker absolut inte. Nu är det dags för mig och mina kolleger att visa att det vi har kämpat för verkligen kommer att fungera.

Vi måste, inom ett år, vara klara med arbetet att ta fram ett system för att få biljetthantering och trafikinformation att fungera över länsgränser och mellan konkurrenter. Vi måste visa att vi kan gå från ord till handling i att förbättra servicen till resenärerna, jämfört med när politikerna bestämde allt i detalj.

Kollektivtrafik är samhällsnyttig, miljöriktig och framtidsinriktad. Den knyter samman regioner, möjliggör arbetslinjen och bidrar till kampen mot klimatförändringar. Och den gör det på ett kostnadseffektivt sätt. Med förra vinterns kaos i stora delar av kollektivtrafiken i färskt minne finns en enda svaghet: resenärernas förtroende. Jag är säker på att vi, om vi gör rätt saker fram till avregleringen, kan vända denna svaghet till vår största styrka!

Vi har nu en möjlighet att visa att den politiska debatt som föregått avregleringen har varit onödig och att branschen förmår leva upp till förtroendet. Tar vi inte möjligheten kommer den förmodligen inte åter på länge.

Problemet är att regeringen kastat ut ansvaret för avregleringen till näringen i största allmänhet. Men i och med att den har struntat i att peka ut en instans eller en person som ansvarig har i dag en rad personer och organisationer känt sig kallade att var och en för sig lösa detta.

Det kanske allvarligaste exemplet är att det fortfarande är oklart hur ett övergripande betalningssystem ska se ut. Inte heller har näringen enats om hur en definition av barn och ungdomar ska se ut i betalningssystemet.

Även om kollektivtrafiknäringen har anförtrotts ansvaret för att sköta avregleringen kan politikerna inte abdikera från sitt ansvar. Infrastrukturminister

Catarina Elmsäter Svärd bör snarast samla näringen igen och i dialog med oss enas om vem som ska ha det drivande ansvaret i frågan

Nicklas Lindersson, Ybuss

Toni kommentar:

Så kryper ännu en kollektivistisk skadat tomte fram som inte begripit ett smack vad ett avreglerat samhälle går ut på, avreglering innebär inte nya regleringar utan där företagens chefer / bolagens ägare fritt kan utveckla affärsidéer där det med service, komfort, frekvens, pris tävla om att få in kunden i bussen, i tåget. Inte behöver kunden ett biljett system som gäller från Pajala till Ystad lika lite som det behöver gälla i Köpenhamn eller i Bryssel.

Man kan undra i vilken slutna värld Niclas lever i? Själv använder du dagligen friheten att handla i alla slags affärer som inte avtalar pris med varandra eller kommer överens om rabatter, gör man det strider det mot konkurrensverket och EU:s regler för den fria konkurrensen. Hur menar Nicklas att kollektivtrafiken utgör ett undantag där man skall bygga upp ett för övrigt redan havererat gemensamt biljett system inte minst tack vare klåfingriga politiker. Ett biljett system som redan har kostat miljarder kronor utan att det fungera där kunniga personer ägna sig åt fel saker istället för att vara kreativa sitter man i otaliga möten och resor för att diskutera strunt.

Inte ens inom flyget har man ett dylikt system, då det övervakas noga av konsumentorganisationer varför många sk lågflyg pris bolag har sitt eget system som gör dem oerhört flexibla utan behöva tjafsa med små kungar på någon datacentral som är bemannat med folk som endera är på kurs, på möten, pappa eller mamma ledig eller tjänstledig eller på semester, menar verkligen Nicklas att en form av planhushållning där man låser in företag i monster verksamheter skulle var bra för kunden?

Hur in i bomben korkad får man bli?

Hur man löser med biljetter för de som kommun eller landsting vill ha som subventionerade resenärer gör man med endast en enkel dator utan personal har jag tidigare redogjort för. Om teknik kunskapen inte nått norr om Uppsala så är det bara att beklaga, medans ni kollektivister ägnar er tid åt fortsatt åt fel saker, med att försringra skattebetalarnas pengar så finns det andra som arbeta av bara den och skapa skatteinkomster för att du med medlöpare får möjligheten att sno pengar från sjuk & äldreården och hur mycket ni än får är det inte tillräckligt. Det är grunden till stillestånd, ingen utveckling men väl en ny sort av planhushållning. Du är felvaggad Nicklas Lindersson! Du är ett fantastiskt bevis för

**det optimala tjänsteföretagets grundregel nummer ett:
ha noll koll på läget och ta inget ansvar!**