

Efter artikeln som är 2 st – finns **toni kommentaren** som du inte skall missa!

Skriven av Infrastrukturminister Åsa Torstensson, juni 2008

"Ny lag om kollektivtrafik flyttar makten från länen"

Infrastrukturminister Åsa Torstensson aviserar moderniserad trafiklagstiftning: Regeringen beslutade i veckan att utreda hur kollektivtrafiken ska bli effektivare. Länet som administrativ gräns är numera för litet för kollektivtrafikens organisation. Därför beslutar regeringen i dag om att tillsätta en utredning som ska mynna ut i en modernare och effektivare lagstiftning för kollektivtrafikens tillväxt i hela landet. Därtill ger regeringen Banverket i uppdrag att se över hur man på befintliga spår kan öka tågkapaciteten. Kollektivtrafikresandet har ökat med 17 procent mellan åren 2002 och 2006 och visar alla tecken på att öka ytterligare. Men lagstiftningen är flera decennier gammal och har inte hängt med när människor reser kollektivt över kommun-, läns- och nationsgränser. Det skriver infrastrukturminister Åsa Torstensson.

Aldrig har medvetenheten om miljön och viljan att göra klimatsmarta val varit så stor som nu. Aldrig tidigare har det varit så trångt på våra tåg som det är nu. Det vardagliga kollektivtrafikresandet som trafikhuvudmännen ansvarar för har ökat med 17 procent åren 2002-2006. Till och med den mest bilinbitne mannen börjar nu visa ett visst intresse för att ta bussen i stället för att köra sin fossilslukande bil.

På delar av vårt järnvägsnät är situationen allvarlig. Det är trångt vilket resulterar i att tågen och framför allt passagerarna drabbas av förseningar. Vår kollektivtrafik lyder under en lagstiftning som till vissa delar är 30 år gammal och som därmed inte klarar dagens utmaningar.

Sedan mitten av 1800-talet då den liberale finansministern Johan August Gripenstedt satsade stort på järnvägsutbyggnad har ganska lite skett. De tidigare socialdemokratiska regeringarna med vänsterpartiet och miljöpartiet i knät har inte prioriterat järnvägen. Resultatet ser vi i dag med ett järnvägsnät som är kraftigt eftersatt och där behoven är betydligt större än vad nuvarande kapacitet kan täcka. Det kommer att ta lång tid att komma i kapp dessa förlorade decennier.

På kollektivtrafikområdet ser vi också att mycket som borde ha gjorts är ogjort. Dagens kollektivtrafik är utformad i den statliga lagstiftningen för att passa staten, inte för att passa passagerarna. Trafiken är på många sätt bra men lagstiftningen uppmuntrar inte till en

kollektivtrafik som korsar länsgränser eller som ska fungera smidigt tillsammans med andra transportslag. Lagstiftningen är 30 år gammal och utformad i en tid då människor reste kortare sträckor, bodde på samma ort som de arbetade och inte alls efter dagens situation där människor dagligen passerar både kommun-, läns- och nationsgränser.

Sedan jag tillträdde som infrastrukturminister hösten 2006 så har jag valt att fokusera på passageraren. Jag försöker i allt jag gör säkerställa så att det blir bättre för dem som dagligen reser och som är beroende av bra kommunikationer. Det är därför som jag förbättrat för pendlarna i Öresundsområdet genom att förenkla järnvägstrafiken mellan Danmark och södra Sverige. Det är därför som jag tillsatt en utredare som nu tittar på hur vi kan öka konkurrensen på persontransporterna på järnväg för att åstadkomma bättre service och lägre priser. Det är därför som jag tillfört 1,2 miljarder extra till underhåll av våra spår och vägar så att kollektivtrafiken ska kunna fungera bättre.

Detta är dock inte tillräckligt! På dagens regeringssammanträde fattar regeringen beslut om att ge Banverket i uppdrag att se över hur man på befintliga spår kan öka kapaciteten. För trots att det är trångt på våra spår så kan mer kapacitet skapas. Ett sätt är att packa bättre på spåren och därmed få plats för längre och fler tåg. Ett annat sätt är att med ekonomiska styrmedel styra över viss trafik till spår eller tider som i dag är lågtrafikerade. På så sätt får vi mer utrymme för både passagerare och gods på våra tåg.

Regeringen fattar i dag också beslut om att tillsätta en utredning som ska titta på vår kollektivtrafiklagstiftning. Regeringen har som övergripande politiska mål att bryta utanförskapet, öka sysselsättningen och åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Kollektivtrafiken utgör ett viktigt transportpolitiskt medel för att uppfylla dessa mål.

För att nå bästa möjliga resultat måste dock kollektivtrafiken anpassas till de förändringar som ägt rum i samhället.

Sedan den så kallade trafikhuvudmannareformen 1978 har samhället förändrats på många sätt. Strukturuomvandlingen i näringslivet har lett till större arbetsmarknadsregioner. Högre hushållsinkomster har bidragit till ökad biltäthet. Som en följd av detta reser människor allt längre både till och från arbetet och på fritiden. Lagstiftningen bör utformas på ett sådant sätt att länsgränser inte blir hinder för en smidigt flytande kollektivtrafik.

Det ökande resandet ökar samtidigt belastningen på klimatet. Att komma till rätta med den ökade energiförbrukningen och emissionen av klimatgaser kräver stora insatser i alla delar av samhället, inte minst i transportsektorn. Att resa kollektivt är oftast mer energieffektivt än att använda bil. En del av transportsektorns svar på klimathotet är att stimulera till ett ökat resande med kollektiva färdmedel.

Ett ökat kollektivt resande sätter ökat fokus på behovet av en ny och trafikslagsövergripande samordning av kollektivtrafiken. En sådan måste tillgodose resenärernas behov av tillgänglighet och samhällets krav på ett effektivt utnyttjande av resurserna. Förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik varierar dock kraftigt mellan större tätorter och landsbygd, vilket medför behov av en flexibel kollektivtrafiklagstiftning som möjliggör att verksamheten utformas efter lokala och regionala önskemål.

Ansvar för att sörja för lokal och regional kollektivtrafik ska även i fortsättningen ligga på lokal och regional nivå. Lagstiftningen måste också medge ett ökat inslag av konkurrens i syfte att stimulera utveckling och ökad effektivitet.

Den gamla lagstiftningen behöver ersättas med en ny och utredaren får nu i uppdrag att titta på hur vi mycket tydligt kan sätta resenären i centrum. I uppdraget ingår också att lämna förslag till hur rättigheterna också kan stärkas för kollektivtrafikresenärer till exempel vid förseningar och störningar i trafiken. I det sammanhanget är det också viktigt att titta på de behov som finns hos personer med funktionsnedsättning. Kollektivtrafiken finns till för passagerarna och det ska tydligt genomsyra lagstiftningen på området. Utredaren Ulf Lundin ska presentera ett delbetänkande senast den 30 april 2009 och ett slutbetänkande senast den 30 september 2009.

Jag har en tydlig ambition att det ska bli enklare för människor att resa. Med dagens beslut, de beslut som redan fattats och kommande beslut är jag övertygad om att så sker. Med en kollektivtrafik som sätter resenären i centrum genom samordnade tidtabeller, konkurrenskraftiga biljettpriser och hög servicegrad ombord kommer både barnfamiljer, studenter och affärsresenärer att finna att det är roligare att åka tillsammans än enskilt. En resa som kan ske med gott miljösamvete. En resa där vårt lands resenärer kan resa kollektivt men med en känsla av total frihet.

ÅSA TORSTENSSON

Näringsdepartementet

Regeringen utreder ny kollektivtrafiklagstiftning

2008-06-05 10:58

Vid dagens regeringssammanträde beslutades att en utredare ges i uppdrag att se över lagstiftningen för lokal och regional kollektivtrafik.

- Dagens lagstiftning på kollektivtrafiksområdet är i sina grunddrag 30 år gammal. Vi behöver en ny lagstiftning som verkar utifrån dagens förutsättningar och som sätter resenärens behov i fokus, säger infrastrukturminister Åsa Torstensson.

Utredaren ska med utgångspunkt i ett tydligt resenärsperspektiv ge förslag till förändringar som gör lagstiftningen mer samlad, överskådlig och anpassad till EU-rätt samt övriga förändringar som skett och kan förväntas i samhället. I uppdraget ingår att med utgångspunkt i EU-lagstiftning om tågpassagerares rättigheter lämna förslag på hur konsumentskyddet kan stärkas också för kollektivtrafikresenärer i den lokala och regionala kollektivtrafiken.

En ny lagstiftning bör vara inriktad mot vad som bör åstadkommas och vara mer flexibel vad gäller verksamhetens organisation. Utredaren bör även se om en tydligare koppling till och uppföljning vad avser kollektivtrafikens bidrag till de transportpolitiska målen ska införlivas i den nya lagen.

- Ska Sverige lyckas med att sänka sina koldioxidutsläpp så behöver fler välja kollektiva färdmedel. En ny kollektivtrafikslagstiftning som sätter resenären i fokus är ett steg för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv, säger Åsa Torstensson.

Utredare blir Ulf Lundin, generaldirektör för Rikstrafiken. Utredningen skall presentera ett delbetänkande senast den 30 april 2009 och ett slutbetänkande senast den 30 september 2009.

Kontakt:

Kenneth Hultgren

Pressekreterare hos Åsa Torstensson

08-405 48 17

070-593 08 77

Toni kommentar:

Det är bra att man utreder samhällsnyttan och till vilken kostnad kollektivtrafiken skall bedrivas.

Press sekreteraren skriver i sin pressrelease mål om mera kollektivtrafikresande som om det vore förenligt med samhällsnytta, inget kan väl vara mera felaktigt?

a) Det är svenska folket som skall myndigförklaras och välja färdmedlet man vill

b) man kan inte tillsätta en utredning där man förutsätter att koldioxiden skall minskas om det inte är bevisat att klimatförändringen beror på utsläppen

c) Man behöver inte vara forskare för att förstå att samtliga bränslen som nämns är fossila och fossila bränslen släpper ut giftiga avgaser.

d) Vätgas/hydrogen fordon släpper ut 0 avgaser, och vätgas kan enkelt tillverkas med vindkraftverk och alla utsläpp från den svenska kemi industrin får vi med en gång vätgas för miljoner fordon till en liten kostnad och vi slipper dyr bar import

e) det är regeringens skyldighet att se långsiktigt och planera för en infrastruktur som ökar den svenska

industrins konkurrenskraft, med låga energi kostnader attrahera vi hit andra industrier som skapa jobb och välstånd.

f) den svenska kollektivtrafiken skall avregleras och där det behövs bidrag löser man det enkelt med en dator varifrån bussföretagen kan "tanka" ned ev bidrag per passagerare, tekniken finns, kunskapen finns, men finns viljan att skicka hem tiotusental personer i länsbolagen som inte behövs som enbart skapa djävulskap, som lyckats med en planhushållning som sakna motsvarighet i västvärlden, samtidigt som det saknas pengar till sjuk. äldrevården?

Valet borde vara enkelt för regering och utredaren, svaret är avreglera och inte omreglera.

BR har nu chansen att för en gångs skulle rätta till alla sina irrvägar – kräv den totala avregleringen det skulle skapa massor av nya arbeten och en bättre kollektivtrafik till en betydlig lägre kostnad.

Lägg till kravet på att vinsterna från avregleringen de första 5 åren läggs i en särskilt omställningsfond varifrån bussbolagen kan hämta pengar när det är dags att byta ut alla fordon från fossila bränslen till vätgas drift.

100 miljarder kronor på 5 år är en helt relevant summa och då finns det resurser med bara bråkdel av ränteinkomsterna att finansiera upp BR och anställa kompetens framför lågavlönad inkompetens.