

Åsa Torstensson ny samordningsminister 5 månader innan valet 2010 – vad är det som pågår i maktens korridorer?

Hela upplägget som du kan läsa nedan tillkom inte över endag, så varför detta skådespel på TUR mässan? Det är som jag tror, ni har inte den blekaste aning om möjligheterna med den svenska turism, och ni skiter i den, och det gör man enklast med ännu en tillsatt utredning av amatörer som kommer kosta ett par miljoner, men va attan, det är ju ändå bara skattebetalarnas pengar...

Infrastrukturminister **Åsa Torstensson** lämnar överraskande sin nuvarande ministerpost och efterträds av Green Cargos tidigare vd **Jan Sundling** i en nyinrättad befattning som opolitisk logistikminister med ansvar för Sveriges godstransporter och infrastruktur.

Inom ramen för Näringsdepartementets verksamhet skapas ett helt nytt fackdepartement med namnet Logistikdepartementet och som helt och hållet ska fokusera på godstrafiken och dess infrastruktur.

Åsa Torstenssons plötsliga avgång meddelades idag på skärtorsdagsmorgnen vid en hastigt sammankallad presskonferens i regeringskansliet i Rosenbad.

"För att få högsta fart på de mångmiljardsatsningar på godstrafiken som regeringen beslutat tidigare i veckan är bildandet av ett logistikdepartement ett naturligt steg", sa näringsminister **Maud Olofsson** till PåHuGGeT på dagens presskonferens.

"Jan Sundling har alla de kvalifikationer som krävs för en snabb och kostnads-effektiv utveckling av landets godstransportsektor", sa näringsministern.

"Det ska verkligen bli skönt att komma tillbaka ut på banan igen, det blev lite långtråkigt i längden att bara valla får hemma i Fjärdhundra", säger en glad Jan Sundling (62), som redan fått garantier om ett öronmärkt mångmiljardpaket - utöver de miljarder som anvisades i regeringsförslaget i går onsdag - för att i blixtfart:

(1) bygga dubbelspår på hela sträckan Hallsberg-Degerön-Motala-Mjölby, även kallad Järnvägssveriges Flaskhals nr 1, som blir helt färdigt 2013 och inte efter 2020;

(2) bygga ut Hamnbanan i Göteborgs hamn från enkel- till dubbelspår som blir färdigt redan 2011, liksom bygga en ny Marieholmsbro som blir färdig 2012; samt

(3) bygga ut både kapacitet och bärighet på Bergslagsbanan/Väster om Väneren med start redan i vår och som ska vara färdigt redan 2013.

Totalt har 12 extra miljarder öronmärkts för dessa projekt.

"Tidsschemat kan tyckas lite snävt, men jag vet att det går och har redan, som villkor för att jag tagit det här jobbet, förankrat alla utbyggnader i nya Trafikverket, som garanterat ställer alla resurser till vårt förfogande", säger Jan Sundling (med ett förflutet i samma företag som Trafikverkets nye chef Gunnar Malm, nämligen ASG).

Ett fjärde högprioriterat projekt är *en snabbutredning av ett expressgodstågsnät mellan landets viktigaste godstrafikcentra, där godstågen ska köra i samma höga fart, ca 225 km/tim, som X2000-tågen.* Jan Sundling:

"Därmed likställs äntligen godstågen med persontågen, och inga tåg behöver stanna och vänta för att släppa förbi andra tåg. Detta ökar också godstågskapaciteten på det nuvarande stambanenätet med minst 30 procent."

Det finns idag ny avancerad tysk teknik (utvecklad av System Lirpa 1 GmbH, Kiel) som applicerad på existerande godsvagnar möjliggör höga farter utan att tågen välter i snäva kurvor. Tekniken kostar visserligen en bra slant, men i regeringens mångmiljardsatsning finns det utrymme för en sådan satsning, säger Jan Sundling.

Som efter sina sju år som vd i Green Cargo (2000-07) och tidigare vd-jobb i Olson & Wright, SAS Sverige, Linjeflyg, ASG och PNL vet hur hårda nypor en slipsten ska dras med för att ge resultat med bibehållen ekonomi. Sundling har inte för inte av många medarbetare förärats epitetet 'Logistik-Sveriges Kulneff' (läsare ej är helt uppdaterade på Runebergs Fänrik Ståls sägner må googla generalen Kulneff).

Jan Sundling, som med sin nya ministerpost omedelbart lämnar uppdraget som styrelseordförande i Sjöfartsverket, har försäkrat sig om bästa tänkbara bemanning i ledningen av nya Logistikdepartementet genom att utse två statssekreterare:

- **Bengt Owe Birgersson** med ansvar för den övergripande uppbyggnaden av landets godsinfrastruktur, och som tidigare varit bland annat ordförande i Godstransportdelegationen (vars grundliga arbete till stor del utgör beslutsunderlaget för regeringens nu aktuella satsning), även utredare av landets hamnstruktur och tidigare statssekreterare i dåvarande Bostadsdepartementet, samt en tid i statsrådsberedningen som medarbetare till statsminister Ingvar Carlsson.

- **Guy Ehrling** med ansvar för genomförandet av Logistikdepartementets alla högprioriterade projekt, och som idag är kanslichef i Näringslivets Transportråd för transportköpare, medlem av Sjöfartsverkets styrelse och med mångåriga erfarenheter av logistik och med djupa kunskaper i järnvägsfrågor.

För att markera och celebrera etableringen av det både nationellt och internationellt unika nya **Logistikdepartementet** – som veterligt är det första transport- och kommunikationsministeriet i hela världen med detta moderna och numera tidsenliga namn (?)

Hela ledningen av Logistikdepartementet är opolitiska tjänstemän och kommer på intet sätt att till exempel delta i årets valrörelse, säger näringsminister Maud Olofsson.

Avgående infrastrukturministern Åsa Torstensson stannar i Näringsdepartementet som statsråd och chef för ett nyinrättat Samordningssekretariat med huvuduppgift att se till att alla landets regioner och kommuner enas om infrastrukturinvesteringarna för främst kollektivtrafiken i tätorter och på väg och järnväg. Men sekretariatet ska även arbeta med vissa svårlösta godstrafikfrågor.

"En central och ytterst angelägen uppgift är att få hamnarna i olika regioner att börja samverka med varandra på allvar", säger Åsa Torstensson

"Direkt efter påsk kallar jag därför till mig ledningarna för hamnarna i Stockholm, Södertälje, Västerås, Gävle, Oxelösund och Norrköping. Det måste bli ett slut på käbblet om vem som ska skeppa det mellansvenska containergodset, oavsett om hamnen i Norvik ska byggas eller inte. Samverkan blir honnörsordet på 2010-talet, och kan inte hamnarna frivilligt samordna sina investeringar och arbetsuppgifter, så kommer vi från statens sida inte att tveka att gripa in och ta de beslut som är nödvändiga. Konkurrens i all ära, men den får inte gå ut över skattebetalarnas surt förvärvade pengar", säger Åsa Torstensson.

Som också aviserar en ny trängsel- eller miljöavgift för all lastbilstrafik till och från den eventuellt kommande nya hamnen Norvikudden i Nynäshamn.

"Det är oacceptabelt med ökad långtradartrafik på vägarna på Södertörn; endast med en rejäl miljöavgift på lastbilstransporterna kan vi överföra gods från väg till järnväg", säger Åsa Torstensson.

Efter mötet med de mellansvenska hamncheferna kommer turen till hamncheferna i Sydsverige, alltså hamnarna i Karlskrona, Karlshamn, Ystad, Trelleborg, Malmö och Helsingborg.

Samordningsminister Torstensson:

"Det nya Logistikdepartementet och mitt Samordningssekretariat kommer tillsammans att se till att hamnarna får klart för sig vad som gäller, nämligen att samarbete ger statliga infrastrukturmedel, medan noll samarbete ger noll pengar."

Den 6:e april står fortfarande Åsa Torstensson som näringsminister på regeringswebben <http://www.regeringen.se/sb/d/1470> inte ens webbmakarna på departementet han med, det säger väl allt hur snabbt Åsa försvann till en ny och ny uppfunnen position.

Toni kommentar:

Så här 5 månader innan valet 2010 slår man upp portarna för ännu en ny administration som om det inte räcker med alla som redan finns och tär på skattebetalarnas pengar, är det panik i regeringen?

Först vill man flytta ut hamnen från Stockholm innerstad ut till nya Norvikudden (Nynäshamn) där familjen Wallenberg har överklagat och miljöprövningen som chefen (mp) för Stockholms hamnar är ansvarig för fått en svidande bakläxa. Mp chefens miljöutredning blev sågad rakt av för ett urdåligt arbete. Det är endast lastbilarna som kan klara av trafiken till och från huvudstadens enda hamn när järnvägen är riktigt bristfällig som inte ens klara av befintlig pendeltågstrafik.

Då skall man höja i en ännu inte ny byggt hamn avgifterna för lastbilarna som är enda möjligheten att nå hamnen, är det möjligen för mycket farliga Etanol avgaser som ligger

**som en tät dimma över Stockholm som gör att det slår slint lite här och där i
beslutsfattandet?**

**Det blir Södertälje hamn som blir den store vinnaren med eller utan
samordningsminister! I vart fall utan livsfarliga bio och etanol avgaser än så länge.**