

Debatt artikel Göteborgs Posten 6:e augusti 2012

Bra kollektivtrafik kräver samverkan säger 3 ledande företrädare av kollektivtrafikens monopolister som ytterst bär ansvaret för att en hel bransch ekonomiskt havererat.

Samtidigt som maktbolaget Västtrafik som ägs av kommunerna och landstinget tillsammans ständigt ökat reskostnaderna för den enskilde resenären har praktisk taget inget av alla höjningar gått till entreprenadföretagen.

Det är helt rätt av Flygbussarna AB att lämna biljetsamarbetet med Västtrafik som ensam utan konkurrens bestämmer vilken ersättning entreprenadföretagen skall erhålla.

Som alltid när politiker vill rättfärdiga felaktigheter så hänvisar man till regerings beslut utan att redogöra för hela sanningen.

När den borgerliga regeringen avreglerade kollektivtrafiken i enlighet med vad EU föreskriver efter att Sveriges dåtida regering under Göran Persson skrev under EU avtalet så påstår man nu 8 år senare att många varnade (*vilka var många? Merparten var länsbolagens monopol företrädare och politikerna i respektive styrelse som ville behålla makten över kollektivtrafiken*) sedan tar man till det klassiska argumentet, *varnade vidare för dålig samordning av taxor, biljetter och tidtabeller. Exemplet med Flygbussarnas helt kommersiella trafik visar att farhågorna stämde.*

Hade Västtrafik varit beredd att öka ersättning i den grad som Västtrafik avkräver resenärerna hade aldrig situationen uppkommit. Sanningen är att den svenska kollektivtrafiken ökat i kostnader med i snitt över 40% pga att länsbolagen ägnat sig åt orimliga kostsamma projekt som ex ett nytt biljettsystem som slukat miljarder som än idag inte är klart för användning, man köper på sig i det kommunalägda Göteborgs Spårvägar spårvagnar som är bristfälliga, till följd stora underhållskostnader, något alla som kan sin bransch känner till, det är återigen skattebetalarna som får betala även denna fadäs. Samtidigt som det minskas i sjukvården, äldreomsorgen och ledande personer i monopol bolagen för betydande belopp far ut i världen på studiebesök och besöker olika möten, är ansvariga för en misskötsel som är häpnadsveckande, vad har man lärt sig?

Låt oss hoppas att fler bussföretag lämnar Västtrafik och deras monopol.

Företagen som utför trafik i Sverige för länsbolagen har förlorat årligen miljardbelopp och ständigt måste be om nya aktieägare tillskott. Allt medans länsbolagen fortsätter med sina ekonomiska excesser och bränner nya skattepengar och ökar antalet anställda inom administrationen som inte behövs överhuvudtaget. De som undertecknat debatt insändaren bär en stor skuld i att inte har kontroll över en verksamhet man är satt att övervaka. I vilken annan privat bransch hade motsvarande slöseri lett till att styrelsen bytts ut och åtalats för medverkan till svindleri, är man politiker riskera man ingenting och där börja grundfelet i systemet. Att det saknas sjukdomsinsikt är väl känt, därför skall avregleringen påskyndas. Vi behöver en full avreglering, inte omreglering, vi behöver ansvarsfulla politiker som förstår sitt ansvar och medverka till moderna lösningar som finns om man bara vill, men vem vill?

Så här ser den ekonomiska situationen ut i enlighet med årsboksluten, Keolis driftunderskott ökar; **2010** ./ 13.028.000:-, **2011** ./ 96.905.000:-

Arriva behöver 365.518.000:- i bidrag från sin ägare **för 2011**, Nobina koncernen har en total skuldbörda på nära 5,3 miljarder och behöver akut nya pengar

DSB koncernen drog sig snabbt ur när förlusterna skenade och in klev skattebetalarna med nya pengar till en ny entreprenör

I Västtrafiks regler står det att anbudsgivare har en solid ekonomi. Har man inte missat något här....?

EU-reglementet säger att stater inte får gå in och subventionerar upphandlad trafik i konkurrens med privata entreprenörer.

Det är precis vad franska, tyska, norska stater gör och fram till nyligen även Danska staten med svenska länsbolagens och politikernas kännedom.

Det har lett till att hundratalet svenska familjeföretag gått omkull, med allt vad det innebär i personliga tragedier, kapitalförstöring är i miljardklassen, det är rimligen vad politikerna Leif Blomqvist (S), Ulrika Frick (MP) och Lars Engen (V) skulle ha som sin främsta uppgift att skydda svenska små företag framför utländska statssubventionerade och se till att Västtrafik följer EU lagen. Hade Västtrafik upphört med sina monopolfasoner, då finns det också rimliga chanser för samverkan.

Toni Schönfelder

Ordförande i föreningen Sveriges Bussresearrangörer

Detta är insändaren av **Leif Blomqvist (S), Ulrika Frick (MP) och Lars Engen (V)**

Bra kollektivtrafik kräver samverkan

När det privata bussbolaget Flygbussarna AB avbryter samarbetet med Västtrafik tvingas resenärer att köpa dubbla månadskort, skriver Leif Blomqvist (S), Ulrika Frick (MP) och Lars Engen (V).

Det kommersiella trafikbolaget Flygbussarna AB som trafikerar Landvetter har valt att avbryta biljettsamarbetet med Västtrafik för att i stället driva försäljning av ett eget månadskort. Den tidigare samordningen mellan Västtrafik och Flygbussarna innebar att flygbussbiljetten gällde också för fortsättningsresa inom Göteborg och att Regionen Runt-biljetten gällde på Flygbussarna. När det privata bussbolaget nu vill avbryta samarbetet tvingas resenärer som åker till jobbet att köpa dubbla månadskort. Detta drabbar många hårt. När den borgerliga regeringen avreglerade kollektivtrafiken varnade många för dålig samordning av taxor, biljetter och tidtabeller. Exemplet med Flygbussarnas helt kommersiella trafik visar att farhågorna stämde. Att Flygbussarna avbrutit all taxesamordning innebär radikalt högre kostnader för de resande. Det är olyckligt och illavarslande. Det är bättre för resenärerna med samordnade lösningar som liknar de kommersiella tågbolagen. Då gäller Västtrafiks månadskort och trafikbolagen kan ta ut egna taxor för enkelresor. I den nu uppkomna situationen avser Västtrafik att samordna ordinarie busslinjer och tidtabeller för att erbjuda ett alternativ för de anställda att ta sig till jobbet på Landvetters flygplats.

Avregleringens baksida är fördrade resor, sämre tidtabeller och sämre informationsläge.

Erfarenheter från Storbritannien som avreglerat kollektivtrafiken, visar att det behövs gemensamma åtaganden från de kommersiella aktörerna. Resenären måste stå i centrum och enkelhet måste vara ett ledord. Vi är positiva till privata aktörer, men oavsett om det är en självständigt privat eller upphandlad aktör måste trafiken hänga ihop på ett sätt som gynnar både resenären och kollektivtrafiken. Samordning av tidtabeller och biljetter är ett måste.

Leif Blomqvist (S)

ordförande Västtrafik AB

Ulrika Frick (MP)

ordförande kollektivtrafiknämnden

Lars Engen (V)

kollektivtrafiknämnden

Publicerad 6 augusti 2012 i GP Debatt